



universität
wien

MAGISTERARBEIT

Titel der Magisterarbeit

Entwicklung und Ausdifferenzierung des Segelsports in Österreich

Verfasser

Bernd Mayr, Bakk.

angestrebter akademischer Grad

Magister der Naturwissenschaften (Mag. rer. nat.)

Wien, Dezember 2010

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 066 826

Matrikelnummer: 0407256

Studienrichtung lt. Studienblatt: Sportwissenschaft

Betreuer: Univ.-Prof. Mag. Dr. Otmar Weiß

Vorwort

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Entwicklung und der Ausdifferenzierung des Segelsports in Österreich. Laut Weiß (2008) ist in den letzten Jahren nicht nur das Spektrum der ausgeübten Sportarten in Österreich breiter geworden, sondern auch die Ausdifferenzierung innerhalb der Sportarten immer weiter vorangeschritten. Zusätzlich zu dieser Tendenz soll die Entwicklung des Segelsports in Österreich kritisch hinterfragt sowie diskutiert werden. Es folgt zunächst der hermeneutische Teil, indem im 2. Kapitel dieser Arbeit mit der Darstellung der Geschichte des Segelsports eine Basis für weitere Argumente und Diskussionen geschaffen wird. Im 3. Kapitel werden mit den Strukturen und Gegebenheiten im Österreichischen Segelsport die Rahmenbedingungen ausgelotet, in denen sich der Segelsport entwickelt. Das letzte Kapitel des hermeneutischen Teils der Arbeit befasst sich mit dem soziokulturellen Wertesystem des Segelsports und untersucht das Image, die Identität und die Motivation im Segelsport. Der empirische Teil der Arbeit startet mit der Interviewkonzeption, auf welche die Auswertung der Interviews folgt. In der anschließenden Diskussion werden die Ergebnisse besprochen und die Hypothesen überprüft.

Meine persönliche Motivation, dieses Thema zu behandeln, lag in den divergierenden Erfahrungen, die ich im Regatta- und Breitensport als aktiver Sportler und ehrenamtlicher Mitarbeiter bei Veranstaltungen sowie im Verein gemacht habe. Die kritische Auseinandersetzung mit vorhandenen Strukturen, der Wunsch mit Hilfe wissenschaftlicher Erkenntnisse eine Progression in Gang zu setzen und die Faszination ausgehend von dieser Sportart, waren die Hauptmotive für die Wahl dieses Arbeitstitels.

Mein Dank gilt meinem Betreuer Univ.-Prof. Mag. Dr. Otmar Weiß, der die Idee einer Arbeit im Bereich des Segelsports würdigte und mir bei der Differenzierung des Themenbereichs tatkräftig zu Seite stand, sowie Mag. Michael Methlagl der stets ein offenes Ohr für Fragen und Anliegen gehabt hat. Ein herzliches Dankeschön gebührt auch meinen Interviewpartnern, die sich trotz Stress und Terminproblemen ausreichend Zeit nahmen, meine Fragen zu beantworten.

Vielen Dank möchte ich an dieser Stelle außerdem meiner Familie aussprechen, die mir geduldig sowohl das Studium als auch den Segelsport ermöglichte und mich stets unterstützte.

Abstract

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Entwicklung und der Ausdifferenzierung des Segelsports in Österreich. Laut Weiß (2008) ist in den letzten Jahren nicht nur das Spektrum der ausgeübten Sportarten in Österreich breiter geworden, sondern auch die Ausdifferenzierung innerhalb der Sportarten immer weiter vorangeschritten. Vor diesem Hintergrund wird die Entwicklung des Segelsports in Österreich hinterfragt und untersucht, welche Differenzierungsarten entstanden sind. Mithilfe von qualitativen Leitfadeninterviews wurden vier Experten befragt. Die Auswertung der Interviews erfolgte mit der strukturierenden Inhaltsanalyse nach Mayring (2008). Resultierend daraus waren die wichtigsten Entwicklungen im Segel-Leistungssport die Technologisierung und die Professionalisierung der Sportler, sowie deren Umfeld. Im Breitensport gewinnen Events und Einheitsklassenregatten immer mehr an Bedeutung.

The assignment above deals with the development and differentiation of sailing in Austria. According to Weiß (2008) not only the spectrum of applied sport has increased in recent years, but also the differentiation within the sport has further advanced. Against this background, the development of sailing in Austria is questioned and examined what types of differentiation have been created. Four experts were interrogated about this topic by guided interviews. For decrypting the interviews the method of the structuring content-analysis after Mayring (2008) was choosen. Resulting from this analysis the major developments in the sailing sport were the rise of technology and the professionalisation of the athletes including their environment. In the field of popular sports, events and one design regattas were gaining importance.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit eidesstattlich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst habe und außer den im Literaturverzeichnis angegebenen Quellen keine anderen Hilfsmittel verwendet habe.

Wien, Dezember 2010

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------------|
| Vorwort | II |
| Abstract | III |
| Eidesstattliche Erklärung | IV |
| Inhaltsverzeichnis | V |
| 1 Einleitung | 7 |
| HERMENEUTISCHER TEIL | |
| 2 Geschichte des Segelsports | 9 |
| 2.1 Der Mensch und das Wasser | 9 |
| 2.2 Meilensteine in der Geschichte des Segelns | 13 |
| 2.3 Segeln – eine neue Sportart wird geboren | 18 |
| 2.3.1 Die „Yacht“ eine Innovation mit Folgen..... | 19 |
| 2.3.2 Die ersten Regatten | 20 |
| 2.3.3 Entstehung des organisierten Segelsports | 21 |
| 3 Segelsport in Österreich | 24 |
| 3.1 Historische Entwicklung des Segelsports in Österreich | 24 |
| 3.1.1 Aller Anfang ist schwer..... | 24 |
| 3.1.2 Frühe Formen des Segelsports in Österreich(-Ungarn) | 25 |
| 3.1.3 Segelsport in Österreich während dem 1. und 2. Weltkrieg | 26 |
| 3.2 Strukturen im Segelsport Österreichs..... | 28 |
| 3.2.1 Österreichischer Segelverband | 29 |
| 3.2.1.1 Name, Sitz, Zweck und Wirkungskreis des Österreichischen Segelverbands..... | 30 |
| 3.2.1.2 Struktur des Österreichischen Segelverbandes..... | 32 |
| 3.2.1.3 Mitgliederentwicklung im Österreichischen Segelverband | 35 |
| 3.2.2 Österreichischer Hochseeverband | 36 |
| 3.2.3 Ausbildungsstätten..... | 37 |
| 3.2.4 Klassenvereinigungen | 38 |
| 3.2.5 Segelvereine | 44 |
| 3.2.6 Regatten | 46 |
| 3.3 Ausdifferenzierung des Segelsports in Österreich | 47 |
| 3.3.1 Ausdifferenzierung im Sport | 48 |
| 3.3.2 Ausdifferenzierung im Segelsport..... | 50 |
| 4 Soziokulturelles Wertesystem des Segelsports | 53 |
| 4.1 Das Image des Segelsports | 53 |
| 4.2 Identität im Segelsport | 55 |
| 4.3 Motivation im Segelsport | 57 |

EMPIRISCHER TEIL

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 5 | Interviewkonzeption | 59 |
| 5.1 | Das Leitfadeninterview | 59 |
| 5.1.1 | Erhebungsverfahren und Ablaufschema | 59 |
| 5.1.2 | Prinzipien der Durchführung..... | 60 |
| 5.2 | Der Leitfaden | 60 |
| 5.3 | Kategorien innerhalb des Interviewleitfadens | 65 |
| 6 | Interviewpartner | 67 |
| 7 | Interviewauswertung | 69 |
| 7.1 | Seglerischer Werdegang..... | 69 |
| 7.1.1 | Sportlicher Werdegang | 69 |
| 7.1.2 | Beruflicher/Institutioneller Werdegang..... | 70 |
| 7.2 | Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft..... | 71 |
| 7.2.1 | Image des Segelsports | 71 |
| 7.2.2 | Identität im Segelsport | 73 |
| 7.2.3 | Motivation im Segelsport..... | 75 |
| 7.3 | Entwicklung des Segelsports | 76 |
| 7.3.1 | Sportspezifische Entwicklungen..... | 76 |
| 7.3.2 | Entwicklungen im Umfeld des Segelsports..... | 78 |
| 7.4 | Konflikte/Probleme im Österreichischen Segelsport..... | 80 |
| 7.4.1 | Konflikte/Probleme im Umfeld des österreichischen Segelsports | 80 |
| 7.4.2 | Technische Probleme | 82 |
| 7.5 | Ausdifferenzierung des Segelsports..... | 82 |
| 8 | Diskussion der Ergebnisse | 84 |
| 9 | Zusammenfassung | 89 |
| 10 | Literaturverzeichnis | 91 |
| 11 | Abbildungs- und Tabellenverzeichnis | 94 |
| | | |
| 12 | Anhang | 95 |
| 12.1 | Transkribierte Interviews | 95 |
| 12.2 | Auswertung nach Mayring..... | 143 |
| 12.3 | Lebenslauf | 169 |

1 Einleitung

Bereits 5000 Jahre vor Christus wurden Segelschiffe wie Felsengemälde in der nubischen Wüste belegen, für den Transport von Personen und Gütern genutzt. Die ehemals große wirtschaftliche Bedeutung, die das Segeln über 70 Jahrhunderte innehatte, als einzige Möglichkeit große Gütermengen über weite Distanzen zu verfrachten, Reisen in ferne Länder zu Unternehmen und neue Welten zu entdecken, ist gegenwärtig, obwohl seither nur 150 Jahre vergangen sind, verblasst. Für die heutige Gesellschaft existiert die Berufssegelschiffahrt nur noch als Erinnerung im Kopf eines nostalgischen Exzentrikers. Gerade als, oder vielleicht auch weil sich die Berufssegelschiffahrt aufgrund der industriellen Revolution und den technischen Neuerungen auf ihr Ende zu bewegte, keimte in immer mehr Individuen die Lust am Wettsegeln. Betrachtet man den Zeitraum in dem Segelschiffe als Fortbewegungsmittel verwendet wurden, ist es erstaunlich, dass die Idee ernsthaft um die Wette zu Segeln erst in den letzten 2 bis 3 Jahrhunderten vor unserer Zeit geboren wurde. Dieser kurze Entwicklungszeitraum reichte jedoch aus, um eine schier unübersehbare Fülle an verschiedenen Möglichkeiten hervorzubringen, um sich im fairen sportlichen Wettkampf mit Booten aneinander zu messen. Was ursprünglich nur Herrschern, Adeligen und Wohlhabenden vorbehalten war, begann sich nach und nach zu einer Sportart für jedermann zu entwickeln. Heute, 7000 Jahre nach den ersten überlieferten Anfängen, wird Segeln als Sportart definiert.

Der Trend zum Segelsport erreichte in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts seinen Höhepunkt, es konnten in den zuständigen Vereinen Mitglieder-Zuwachsraten von 30% pro Jahr erreicht werden. Daraus ergab sich die Notwendigkeit eines Kontroll-, Ausbildungs-, und Interessenvertretungsorgans: Der Österreichische Segelverband (kurz: ÖSV) wurde aus der Taufe gehoben. Diese enormen Wachstumsraten konnten jedoch nicht beibehalten werden. In den darauf folgenden Jahrzehnten vollzog der Segelsport einen Wandel vom Trendsport hin zu einer Randsportart. (Pisa, 1995)

Gegenwärtig befindet sich der Österreichische Segelverband in stürmischen Gewässern. Im Jahr 2006 verursachte die Veranstaltung „World Sailing Games“, welche am Neusiedlersee stattfand und unter der Schirmherrschaft des Österreichischen Segelverbandes ausgetragen wurde, ein finanzielles Desaster. Bis heute – fast 4 Jahre danach – ist immer noch fraglich, wer dieses Debakel zu verantworten hat. Die Segelszene reagiert auf das fehlende Eingeständnis sowie auf die mangelnde Kooperations- und Kommunikationsbereitschaft enttäuscht und misstrauisch. Auch der Beschluss des Verbandes, fehlende Ressourcen von seinen Mitgliedsvereinen einzufordern, trug dazu

bei, dass sich der Habitus gegenüber Vorstandsmitgliedern und Funktionären des ÖSV zunehmend verschlechterte. Aufgrund dieser und weiterer Missstände spaltete sich im Frühjahr 2010 ein neu gegründeter Verband, der Österreichische Hochseeverband, vom Österreichischen Segelverband ab. Dieser kann und will zwar keine der Hauskompetenzen des ÖSV wie die Prüfungshoheit, ISAF-, EUROSAF- oder die Fachverbandsvertretung bei der BSO dem ÖSV streitig machen, eine Kooperation der beiden Verbände wurde jedoch von Seiten des ÖSV dennoch ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund wird im 2. Kapitel dieser Arbeit mit der Darstellung der Geschichte des Segelsports eine Basis für weitere Argumente und Diskussionen geschaffen, bevor im 3. Kapitel mit den Strukturen und Gegebenheiten im Österreichischen Segelsport die Rahmenbedingungen ausgelotet werden in denen sich der Segelsport entwickelt. Das letzte Kapitel des hermeneutischen Teils der Arbeit befasst sich mit dem soziokulturellen Wertesystem des Segelsports und untersucht das Image, die Identität und die Motivation im Segelsport. Der empirische Teil der Arbeit startet mit der Interviewkonzeption, auf welche die Auswertung der Interviews folgt. In der anschließenden Diskussion werden die Ergebnisse besprochen und die Hypothesen überprüft.

2 Geschichte des Segelsports

2.1 Der Mensch und das Wasser

„Wir können nur vermuten, wie und warum primitive Menschen anfangen auf dem Wasser zu fahren, obwohl ziemlich sicher ein abgestorbener Baum, auf einem See oder Fluss schwimmend, sie dazu verlockte. Die ersten Stämme, auf denen Menschen rittlings saßen, waren vermutlich nichts anderes als Objekte experimenteller Neugier, obwohl die Vorstellung, auf die andere Seite eines Sees oder eines Flusses zu fahren, bald schon feste Formen annahm.“ (Laszlo, 2002, S.7)

Weiters schreibt Laszlo (2002), dass sich mit der Überwindung des Wassers neue Möglichkeiten, wie zum Beispiel einen sonst unerreichbaren Gegner anzugreifen, Handelswaren zu transportieren und erfolgreicher zu fischen, eröffneten. Sobald der Mensch beschlossen hatte, irgendeine Form eines schwimmenden Untersatzes zu nutzen, benötigte er bessere Antriebsformen, als seine bloßen Hände. Früh kam ihm in den Sinn, dass Paddel einen höheren Wirkungsgrad als Hände haben. Doch ihre Verwendung blieb, besonders auf längere Distanzen, mühsam. Die damaligen Schiffer mussten gespürt haben, dass ein vorherrschender Wind ihr Gefährt beeinflusst oder ihre Fahrt durchs Wasser beschleunigt, wenn er von hinten-, oder abbremst, wenn er von vorne wehte. Solche empirische Erlebnisse sind wahrscheinlich der Auslöser für die Progression, welche der Bootsbau in dieser frühen Phase durchlief. Über wie viele Jahrtausende sich diese Entwicklung vollzogen hat, kann nur gemutmaßt werden.

Auch ist ungewiss ob die Entwicklung von „besseren Schwimmhilfen“ und ersten Booten in allen Kulturkreisen und geographischen Gebieten gleichmäßig voran ging. Aufschlussreich sind Studien von gegenwärtigen Ureinwohnern, denn wo der Homo sapiens nichts anderes brauchte als einfache Leistungen einfacher Fahrzeuge, haben viele dieser Boote bis in die heutige Zeit überlebt. Völker die immer noch einzelne Baumstämme, Schilf und Felle benutzen um Boote herzustellen, beweisen uns, wie und warum unsere Vorväter das Wasser nutzten. Folgende Darstellungen von altertümlichen Schwimmhilfen und einfachen Booten resultieren aus wissenschaftlichen Forschungen und sind nach ihrer Komplexität gereiht (Laszlo, 2002):



Abbildung 1: Schwimmhilfe eines Fischers (Laszlo, 2002, S.10)

Auf den Flüssen Indiens benutzten Fischer bis ins 20. Jahrhundert Holzklötze, um ihr Netz besser beherrschen zu können.

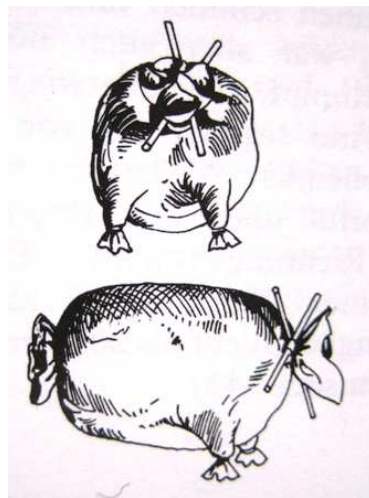


Abbildung 2: Aufgeblasene Tierhaut (Laszlo, 2002, S.11)

Diese Schwimmhilfe wurde von Chinesen bis ins 20. Jahrhundert genutzt, um Flüsse zu überqueren.



Abbildung 3: Südamerikanisches Caballito (Laszlo, 2002, S.10)

Dieses Floß aus Balsaplanken bedeutete einen erheblichen technischen Fortschritt gegenüber dem einfachen Stamm, und ermöglichte es dem Menschen, Netze von einer ruhigen Plattform aus einzuziehen.



Abbildung 4: Guayanischer Einbaum (Laszlo, 2002, S.11)

Entdecker berichteten aus Guayana, dass auf einem Einbaum ein Busch Palmenblätter zum Vortrieb genutzt wurde.

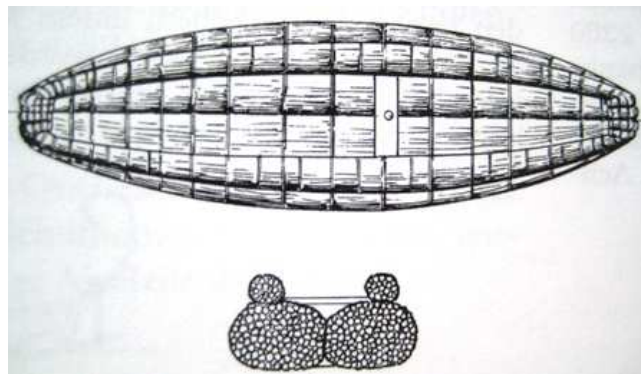


Abbildung 5: Totora Schilffloß (Laszlo, 2002, S.11)

Diese Konstruktion zeigt die dicken Schilfbündel, die notwendig sind, um genügend Auftrieb für die Lasten zu erzeugen, die damit befördert werden. Es wurde im 20. Jahrhundert auf dem Titicaca See in Peru entdeckt. Auch den Ägyptern wurde der Bau von Schilfbooten nachgewiesen.

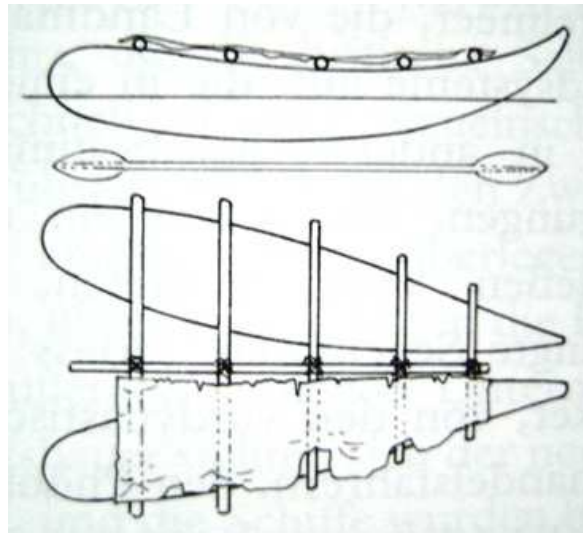


Abbildung 6: Chilenisches Robbenfellfloß (Laszlo, 2002, S.10)

Fischer in Nordchile nutzten den Auftrieb von Tierfellen beziehungsweise die Stabilität eines Floßes und verbanden diese mit einer strömungsgünstigen Form. Diese Konstruktion wurde 1732 von Europäern beobachtet und beschrieben.

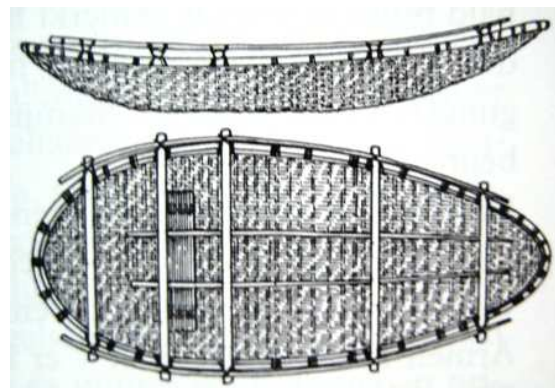


Abbildung 7: Vietnamesisches Korbboot (Laszlo, 2002, S.10)

Die besondere Flechtung wurde zusätzlich mit Pech abgedichtet, um ein Eindringen des Wassers zu verhindern. Das robuste Boot wird gegenwärtig noch verwendet.

2.2 Meilensteine in der Geschichte des Segelns

Die Frage nach den Anfängen des Segelns ist eine interdisziplinäre Thematik. Da die Aufzeichnungen tausende Jahre, zum Beginn unserer Zeitrechnung zurückgehen, ist es notwendig mit Hilfe der Geschichts- und Kulturwissenschaften vergangene Entwicklungen nachzuvollziehen.

Die gegenwärtige Lehrmeinung von Anthropologen besagt, dass Australien vor 50.000 Jahren von Asien ausgehend durch den Homo sapiens bevölkert wurde. Damals musste ca. 100 Kilometer Distanz über offenes Wasser überwunden werden. Um diese Leistung zu erbringen, mussten die damaligen Seefahrer über hochseetaugliche Wasserfahrzeuge verfügt haben. Da aber bis jetzt keine fossilen Hinweise aus dieser Zeit entdeckt wurden, bleibt es bei einer indirekten Vermutung. (Veit, 2008)

Dominique Görlitz, ein Spezialist auf dem Themengebiet der experimentellen Archäologie, fokussierte sein wissenschaftliches Leben auf die Versuche mit traditionell nachgebauten Booten historische Handelsrouten zu besegeln. Höhepunkt seiner Forschungen war der Versuch einer Atlantiküberquerung mit dem prähistorischen Rah-Segler "Aora III", welcher auf traditionelle Weise von Aymara-Indianern in Bolivien gebaut wurde. Auslöser für dieses Projekt war der Fund von Tabakblättern und Tabakkäfern in Grabstätten von Pharaonen. Weder die Tabakblätter noch die Käfer sind wohl aus eigener Kraft über den Atlantik nach Ägypten geflogen. Folgend Görlitz' Hypothese müssten schon die Ägypter weit vor Christoph Kolumbus, der 1492 Amerika betrat, den neuen Kontinent entdeckt haben und damit der Seefahrt kundig gewesen sein. (Grosse, 2007)



Abbildung 8: Aora III Experimentalschiff (Grosse, 2007)

Die ältesten Archelologischen Funde, die ohne jeden Zweifel die Verwendung von Segeln auf Wasserfahrzeugen belegen können, stammen laut Nolte (1980) aus dem Orient, wo vor 8000 Jahren Boote mit erkennbaren Segeln auf Felsen verewigt wurden.

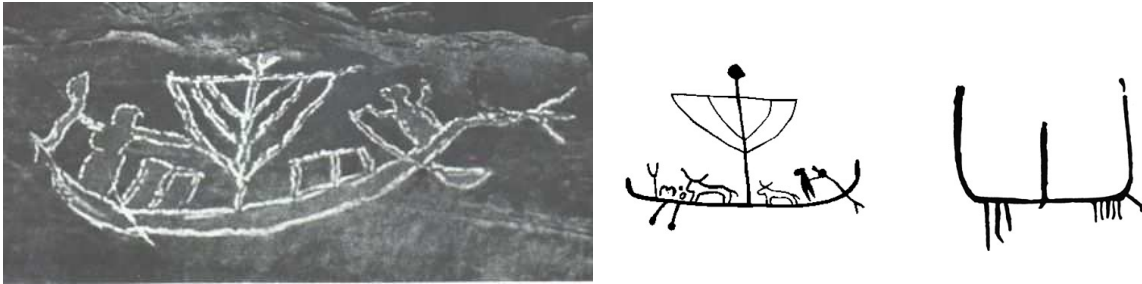


Abbildung 9,10 und 11: Felszeichnungen von Segelbooten (Veit, 2008)

Die Geschichte und die Entwicklung darauf folgender Schiffe verliefen parallel zu der Entwicklung der großen Hochkulturen in Europa. So waren es allererst die Ägypter, die die zyklischen Überschwemmungen des Nils und den vermehrt vorherrschenden Nordwind nutzten, um mit ihren Booten stromaufwärts zu gelangen. Bald entwickelten sie Schiffe, die in der Lage waren, steinerne Obelisksen zu transportieren, welche sie zu Ehren ihrer Pharaonen an geweihten Stätten platzierten. Erwähnenswert ist auch die Tatsache, dass Pharaonen vermutlich die Ersten waren, die Boote aus Vergnügen bestiegen. Zusätzlich zu ikonografischen Quellen, die einen essenden Pharao beim Fischen zeigten, entdeckte man in den Gräbern dieser Herrscher Modelle ihrer Schiffe. Nach und nach entwickelte sich der Schiffsbau zu einer eigenen Berufssparte. Bekannt ist, dass die Ägypter schon 3000 vor Christus mit anderen Kulturen aus dem östlichen Mittelmeer, wie zum Beispiel den Minoern, Mykenern oder Phöniziern regen Handel betrieben. Als die Griechen die Minoer aus Kreta vertrieben, fielen diese auf der Suche nach einer neuen Heimat in Ägypten ein und stürzten Ramses III in einen Krieg. Diese Schlacht, welche auch auf See ausgetragen wurde, ist am Grabmal des siegreichen Pharaos abgebildet, und bedeutete den Eintritt des Kriegsschiffs in die Geschichte der Segelschiffe. (Laszlo, 2002)

Ehe sie von den kriegerrisch orientierten Griechen mit ihren mächtigen Galeeren verdrängt worden waren, haben die handelstreibenden Phönizier Techniken und Instrumente entwickelt, die sie befähigten, über weite Strecken und während der Nacht zu navigieren. Da viele kleinere Völker, die rund um das Mittelmehr bevölkert waren, viel öfter Handel betrieben als Krieg zu führen, konnten oder wollten sie sich keine Rudersklaven leisten, um ihren Vortrieb zu verbessern. Sie entwickelten daher immer effizientere Segelschiffe und garantierten somit gleichzeitig die Progression der Segeltechnik. (Laszlo, 2002)

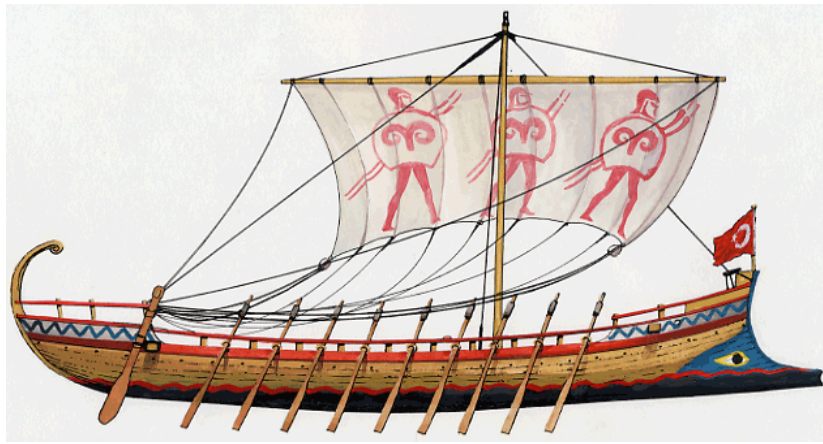


Abbildung 12: Phönizisches Handelsschiff ¹

Während im Mittelmeer die Römer die Griechen als vorherrschende Macht ablösten, entwickelten die Völker Nordeuropas, deren Küsten schroffer und deren See unwirtlicher war, als das zumeist stoische Mittelmeer, eine andere, robustere Form des Schiffes: Das nordische Langschiff. Mit dessen Hilfe gelang es nordischen Völkern Island, Grönland und unter Leif Eriksson sogar Amerika zu besiedeln. (Laszlo, 2002)



Abbildung 13: Wikinger Langschiff ²

In den darauf folgenden Jahrhunderten waren es vor allem die Kriege der Kreuzritter und das Aufeinanderprallen von Christentum und Islam, welche eine Verschmelzung der bisher bekannten Methoden des Bootsbaus ermöglichten und vorantrieben. Zu dieser Zeit entdeckte man mehrere Techniken, welche die Entwicklung von Schiffen auf ein neues, noch nie da gewesenes Niveau hoben. Die Rumpfform und der Lateralplan konnte mit Hilfe neuer Konstruktionsmethoden besser den Wünschen des Erbauers angepasst werden,

¹ Quelle: <http://www.nexusboard.net/showthread.php?siteid=8501&threadid=38>, Zugriff am 16. April 2010

² Quelle: <http://www.kunst-fuer-alle.de/deutsch/kunst/kuenstler/poster/lueder-arenhold/17070/2/114757/wikingerschiff/index.htm>, Zugriff am 16. April 2010

eine neue Takelungsart ermöglichte die Erstellung eines Segelplans, mit dem es möglich war, an den Wind zu gehen und das Steuerruder wurde nicht mehr wie zuvor üblich auf der rechten Seite (daher „Steuerbord“ als Bezeichnung für Rechts im Seglerdialekt) sondern Mitschiffs montiert. (Laszlo, 2002)

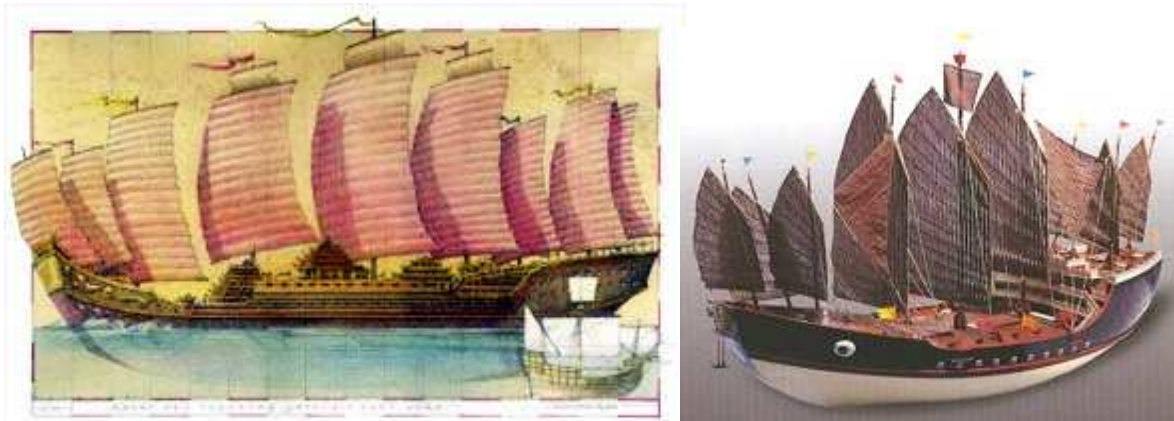
Um den imperialistischen Vorhaben ihrer Herren gerecht zu werden und deren Egomane zu befrieden, wurden die Schiffe im 13. und 14. Jahrhundert mittels den neu importierten Techniken hochgerüstet. Es entstanden Schiffstypen deren Tragfähigkeit auf bis zu 300 Tonnen anwuchs. Mit ihnen war es möglich, viele Tage auf See zu bleiben und schlechtes Wetter zu überstehen. Das potenzierte natürlich auch die Anforderungen an die Materialien von Segel und Tauwerk. Kapitäne und Offiziere mussten sich navigatorisch selbst übertreffen um ihr gewünschtes Ziel zu erreichen und zu alle dem, praktikablere Methoden in der Schiffsbedienung entwickeln. Die Fertigung des Kompasses, der Sanduhr und die Vermittlung astronomischer Kenntnisse stützten diesen Aufschwung. Als Höhepunkt dieses Prozesses brach das Entdeckerzeitalter an. Fasziniert von den Erzählungen Marco Polos, von denen nach neuesten Erkenntnissen lediglich ein Bruchteil stimmt, fieberten europäische Königs- sowie Fürstenhäuser den neuen Welten entgegen. Amerigo Vespucci, Vasco da Gama, Magellan, Christopher Kolumbus und viele mehr machten sich auf, um im Namen der Krone fremde Gebiete und Handelsrouten zu erforschen. (Laszlo, 2002)

80 Jahre bevor in Europa die ersten Kapitäne zu längeren Reisen in See gestochen sind, brach Zheng He im Jahr 1405 zur Zeit der Ming Dynastie von China aus auf, um für seinen Kaiser Zhu Di (auch Yongle) dienlich zu sein. Die Armada, welche aus bis zu 300 Schiffen bestand, von den die größten 9 Masten hatten und 120 Meter lang und 50 Meter breit gewesen sein sollen, stellte alles was Europa und die Islamische Welt zu bieten hatte kläglich in den Schatten. Zusätzlich schrieb Baron 2005 in seinen Bericht:

„Auch die Ausstattung zeigte neue Dimensionen: Es gab wasserdichte Schotten, Ausgleichsrunder und Luxuskabinen mit Balkonen. Spezielle Tankschiffe für die Trinkwasserversorgung, Pferdetransporter, die auch ungezähmte Elefanten an Bord nehmen konnten, begleiteten die Expeditionen. Hinzu kamen Dolmetscher, Astronomen und Beamte für das diplomatische Protokoll, die für den reibungslosen Ablauf der Missionen sorgten.“ (Baron, 2005)

So vereinte Zheng Hes Flotte viele Aufgaben. Sie verkörperte die Macht und die Machtansprüche des Yongle-Kaisers, sie war Handelsmission, schwimmender Marktplatz und naturkundliche Expedition. Sie brachte Tribute nach China und deren Überbringer zurück in ihre Heimat. Doch die Lasten, die der Kaiser seinem Land mit dem Bau und dem Unterhalt der Flotte auferlegte, waren immens. Nach dem überraschenden Tod Zhu Di's

war es um die Flotte geschehen. Der neue Kaiser Zhu Gaozhi ließ noch am Tag seiner Thron-Besteigung sämtliche Ausgaben kürzen. (Baron, 2005)



.....Abbildungen 14 & 15: „Schatzschiffe“ aus Zheng He's Flotte³

Viel spricht dafür, dass Zheng He's Armada schließlich ein Opfer der konfuzianischen Staatsphilosophie wurde, der privater Handel ebenso suspekt war wie die Vorstellung, dass es außerhalb der Welt, als deren Zentrum man sich verstand, noch eine neue gäbe, die man kolonisieren könnte. Manches spricht auch dafür, dass die Staatsmissionen zu See einem nüchternen Controlling auf Kosten und Nutzen nicht standgehalten hatten. Sicher ist nur, dass China die Chancen, die sich ihm zu Beginn des 15. Jahrhunderts boten, ungenutzt ließ, nicht zuletzt aus Stolz und Vorurteil. (Baron, 2005)

So war, als 1513 die ersten Portugiesischen Schiffe unter der Führung Vasco da Gamas vor der chinesischen Küste auftauchten, von den prächtigen Schiffen nichts mehr übrig. China wurde daraufhin Opfer der aufstrebenden Kolonialmächte Europas. (Baron, 2005)

Das 15. und 16. Jahrhundert stand ganz im Zeichen des Wettbewerbs um Handelsbeziehungen. In Südeuropa machten sich Venezianer und Genuesen gegenseitig das Leben schwer, Mitteleuropa wurde von Portugiesen und Spaniern umkämpft und in Nordeuropa standen sich der wachsende Hansebund, Holland und später auch England als Konkurrenten gegenüber. Aufgrund des permanenten Konkurrenzdruckes, der kurzerhand auch zu kriegerischen Konflikten führte, entstanden in allen größeren Handelszentren Werften, dessen Ingenieure sich gegenseitig an Ideenreichtum, Innovationen und Qualität zu übertreffen versuchten. Nach dem Prinzip „größer, schneller, weiter“ wurden Schiffe konzipiert, die mehr Handelsgüter bzw. Waffen aufnehmen, schneller Segeln und länger auf See ausharren und damit weitere Strecken zurücklegen konnten. Diese Progression erstreckte sich auch über die nachfolgenden Jahrhunderte.

³ Quelle: http://www.timedesign.de/ship/zheng_he_quanzhou.jpg und http://www.timedesign.de/ship/zheng_he_vgl_1.jpg, Zugriff am 19. April 2010

Erwähnenswert ist das Auftauchen von regional verbreiteten Küstenseglern im 18. Jahrhundert (Laszlo, 2002).

„Anders als die Hochseeschiffe, die auf ihren langen Reisen die großen Windsysteme ausnutzen können, müssen Küstensegler in jede Richtung vorankommen, manchmal mit Unterstützung der Tidenströme, manchmal gegen sie, und sie müssen die vielen Hindernisse und Gefahrenstellen umschiffen, die auf ihren Kursen verstreut liegen.“
(Laszlo, 2002, S.218)

Um die laufenden Kosten gering zu halten und möglichst viel Profit zu machen, versuchten Händler die Besatzung auf den Schiffen zu reduzieren. Alle diese Faktoren erforderten die Innovation von effizienten und anpassungsfähigen Segelplänen, mit denen jeder Kurs zum Wind gelaufen werden kann (Laszlo, 2002). Gerade weil Händler und Reeder versuchten, immer schnellere und wendigere Schiffe zu bauen, findet sich hier schon ein erster Ansatz des modernen Segelsports. Zwar sind die Motive etwas unterschiedlich, doch das Ziel den Konkurrenten segeltechnisch zu übertreffen, bleibt jedoch ident.

Mit der kommerziellen Einführung der Dampfmaschine im 19. Jahrhundert neigte sich die 5000 Jahre dauernde Ära des Segelschiffes dem Ende zu. Vormalig als einzige Möglichkeit schwere Güter zu transportieren, wird Segeln in Zukunft nur mehr als Hobby, Freizeitbeschäftigung und sportliche Betätigung in der menschlichen Kultur eine Rolle spielen.

2.3 Segeln – eine neue Sportart wird geboren

Im Vergleich zu der historischen Entwicklungsstruktur der Nutzschiifffahrt, steckt der Segelsport noch in den Kinderschuhen. Betrachtet man den Zeitraum in dem Segelschiffe als Fortbewegungsmittel verwendet wurden, ist es erstaunlich, dass die Idee ernsthaft um die Wette zu Segeln erst in den letzten 2 bis 3 Jahrhunderten vor unserer Zeit geboren wurde. Obwohl es bei näher Betrachtung schwierig erscheint, die genauen Grenzen zwischen vergangener Handels-, Kriegs-, Lust- und Sportsegelei zu ziehen, gibt es in der aktuellen Literatur mehrere Ansätze, wie Segeln schlussendlich zur Freizeitbeschäftigung, sei es aus schlichter Freude am Kampf mit den Naturgewalten oder als Wettstreit, expandieren konnte.

Cox (2000) erwähnt in diesem Zusammenhang, dass die Beiboote, welche bei großen Rahseglern mit an Bord waren, von Offizieren genutzt worden sind, um kleine Spaß-Wettfahrten auszutragen. Johnson (1979) berichtet, dass es ab dem 17. Jahrhundert in manchen Städten zu Ehren aller Berufssparten die am Wasser ihren Unterhalt verdienten, wie Fischer, Hafenlotsen, Matrosen und Seeleute, ein „Fest der Seefahrt“ gab. Ebenfalls traten „Lustboote und Vergnügungsfahrzeuge, die sehr angesehenen und ehrenwerten Herren gehörten“ auf. Ein weiterer Hinweis auf die Reliabilität dieser These ist die

Tatsache, dass das italienische Wort „Regatta“ soviel wie „ein Festival mit Booten auf dem Wasser“ bedeutet (Johnson, 1979). Roesing (1979) sieht die Vorläufer der modernen Sportsegler bei Seeleuten, die es nötig hatten schnell zu sein, wie zum Beispiel Piraten, Schmuggler und Sklavenhändler. Wer ein reines Gewissen hatte, der konnte es sich leisten gemächlich zu segeln.

2.3.1 Die „Yacht“ eine Innovation mit Folgen

Die Holländer gelten heute als Erfinder des modernen Segelsports. Aufgrund der hohen Bedürfnisse des holländischen Adels, der nicht auf den unbequemen Kähnen damaliger Zeit durch die unzähligen Wasserstrassen der Heimat chauffiert werden wollte, entwickelten holländische Bootsbauer einen eleganten, schneidigen vornehmen und sauberen Schiffstyp, die „Yacht“. Sie war klein, schnell und wendig genug, um auf den verwinkelten Flüssen gut vorwärts zu kommen. So konnte man hochgestellten Persönlichkeiten den gleichen Komfort bieten, den sie auch an Land gewöhnt waren (Johnson, 1979).

Die heutige Schreibweise des Wortes „Yacht“ geht auf das holländische „jaght“ zurück, das in den Wörtern „jachthund“ (Jagdhund) und „jachthoren“ (Jagdhorn) auf die Jagd verweist, und erstmals im 17. Jahrhundert Gebrauch fand. Tatsächlich verstand man unter einem „jaghtschip“ ein schnelles leichtes Kriegsschiff, welches zur Verfolgung von Feinden eingesetzt wurde (Cox, 2000). Etwas später, als man die Erkenntnisse aus der Kriegsschiffahrt mit denen der Nutzschiffahrt verband, verwendete man die Bezeichnung „Jaghe“ auch für einen Schiffstyp, der von einem Sportsmann bedient wird. So dauerte es nicht lange, bis die Häfen der einst mächtigsten Flotte Europas von eleganten Miniaturnachbauten prestigeträchtiger Flaggschiffe wimmelten (Pisa, 1995). Noch bevor das Wort Yacht außerhalb Hollands bekannt war, malte Andries van Eertvelt 1630 ein Gemälde, welches holländische Yachten während einer Ausfahrt zeigt (Johnson, 1979):



Abbildung 16: Andries van Eertvelt: Dutch Yachts Racing ⁴

2.3.2 Die ersten Regatten

Im Jahr 1660 kehrte der englische König Karl II. von seinem Exil aus Holland heim und importierte die dort erprobten seemännischen Bräuche nach England. Unter anderem war er begeistert von der Art und Weise, wie die Bevölkerung in den heutigen Niederlanden Boote zum Freizeitvergnügen nutzten. Inspiriert von seiner Begeisterung schenkten ihm die Holländer die Yacht „Mary“, welche er nach England überstellen ließ. Nach ihrem Vorbild wurden von nun an auch in Groß-Britannien Yachten produziert. Mit diesen holländischen Imitaten bestritt der König und dessen Bruder, der Herzog von York, 1661 die erste historisch belegte Wettfahrt auf der Themse (Johnson, 1979).

1720 veranstaltete der Water Club des Hafens von Cork die erste nachweisliche Regatta. Damalige Regatten unterschieden sich stark von den heute üblichen Regattaformaten. Das gemeinsame Segeln war nicht Rennsegeln im eigentlichen Sinne, sondern mehr eine Rally oder eine gemeinsame Ausfahrt. Alle Regatten in der Frühzeit des Segelsports waren auf dem jeweiligen Revier ein jährlich einmaliges Ereignis. Zu dem gehörte offenbar immer eine Geschwaderfahrt der einheimischen Segler und ihrer Gäste, die von einem sogenannten Admiral als Flottenchef angeführt wurde (Johnson, 1979).

⁴ Quelle: <http://www.nmm.ac.uk/collections/images/2000/BHC0741.jpg>, Zugriff am 27. April 2010

2.3.3 Entstehung des organisierten Segelsports

Um sich im 18. und 19. Jahrhundert dem Vergnügen des Segelns hingeben zu können, war vor allem eines wichtig: Reichtum. Der Erwerb und die Instandhaltung einer Yacht verschlang ein Vermögen. Pisa schrieb 1995: „Aus seiner Leidenschaft heraus besaß der König (gemeint ist der bereits erwähnte König Charles II) zeitweise 15 Yachten und gefährdete damit sogar das Budget der Kriegsflotte.“ Gerade weil dem Segelsport dieses exklusive Image anhaftete und der Sieger bei einer Regatta hohes Ansehen in elitären Kreisen genoss, fand er schnell Einzug in den Fürstenthäusern Europas und der ganzen Welt. Da ist es nicht verwunderlich, dass der erste Yachtclub, der sich die regelmäßige Veranstaltung von Segelwettkämpfen zur Aufgabe machte, von Mitgliedern des Adels und des reichen Bürgertums im Jahre 1815 in London gegründet wurde. Alle Yachtclubs, die in der Frühzeit des Segelsports aus der Taufe gehoben wurden, taten dies unter der Patronage des vorherrschenden Königshauses. Zur gleichen Zeit, als die Vertreter des Adels und des reichen Bürgertums die ersten Segelwettkämpfe mit eigens gebauten Yachten, die von bezahlten Mannschaften bedient wurden, austrugen, ergab sich eine zweite Entwicklungslinie, indem Fischer, Lotsen und Seeleute mit ihren Arbeitsbooten aus Freude am Wettkampf an den Wochenenden um die Wette segelten, über die aber weitaus weniger bekannt ist (Nolte, 1980).

Einige Jahre nach der Gründung des ersten amerikanischen Segelclubs 1844 forderten die Engländer 1851 die amerikanischen Segler im Rahmen einer großen Ausstellung heraus an einer ihrer Segelwettfahrten teilzunehmen. Die erste internationale Regattaveranstaltung, die noch heute ausgetragen wird, wurde somit aus der Taufe gehoben. Der amerikanische Schoner „America“ besiegte in diesem Rennen 16 andere britische Schiffe, und nahm den Pokal mit nach Hause. Damit ist der „Americas Cup“ der älteste internationale Wanderpreis in allen Sportarten (Johnson, 1979).

Mitte des 19. Jahrhunderts waren Wettfahrten bereits Gang und Gäbe. Ein Problem trat dabei jedoch auf, das bis heute noch besteht. Die Rennen wurden fast immer von den größten Booten gewonnen, weil die Höchstgeschwindigkeit eines Bootes nach einer mathematischen Formel von der Länge seiner Wasserlinie abhängt. Sehr vereinfacht gesagt: Je länger die Wasserlinie, desto höher die mögliche Geschwindigkeit. Diese Tatsache führte dazu, dass eine Ausgleichsmethode gefunden werden musste, um die Chancengleichheit zu gewährleisten. Jeder Club, welcher Regatten austrug, benutzte anfangs eigene Regeln für das Verhalten in einzelnen Regattasituationen, eigene Zeitvergütungsmethoden und eigene Verfahren für die Meldung, Ausschreibung und Durchführung. So entstanden unzählige verschiedene Ausgleichsmethoden (auch

Handicaps oder Ratings), wobei wohl keines dabei gewesen ist, das vollkommen war. Eigner, Konstrukteure und Bootsbauer fanden immer wieder Schlupflöcher, die sie zu ihren Gunsten ausnutzen konnten. Kompliziert wurde die Sache früher noch durch die Tatsache, dass sich diesseits und jenseits des Atlantiks unterschiedliche Ratingsysteme entwickelten. (Cox, 2000)

Als der Segelsport noch in den Kinderschuhen steckte, war es also vorwiegend der Adel, der sich in königlichen Yachtclubs organisierte, um gemeinsame Wettfahrten auszutragen. Doch um die Jahrhundertwende begann sich nach und nach ein neuer Ansatz im Segelsport durchzusetzen, der es auch finanziell bodenständigeren Personen ermöglichen sollte, an Wettkämpfen teilzunehmen.

Da viele Segler sich mit den oben bereits erwähnten Handicapregeln und Ratingsystemen benachteiligt fühlten und sich diesen Ärger ersparen wollten, entstanden im Laufe des Jahrhunderts mehrere sogenannte Einheitsklassen. Boote die eine Einheitsklasse darstellen sind prinzipiell alle gleich. Das heißt, ein Boot ist die exakte Kopie eines anderen Bootes. Die Crews treten somit unter gleichen Bedingungen an, was die Leistung des Menschen in den Vordergrund stellt. Viele der frühen Einheitsklassen waren kleine Kielboote oder Jollen. Sie zogen aufgrund ihres geringeren Preises, der aus der Massenanfertigung resultierte, ihres geringen Crew-Bedarfs und ihres leichten Handlings, Neueinsteiger an. Aufgrund dieser neuen Entwicklung entstand das Bedürfnis von Organisationen, die keine horrenden Aufnahmegebühren und Mitgliedsbeiträge verlangten, um seinen Sport ausüben zu können. So entstanden auch in Arbeitersportvereinen Wassersport-Zweigvereine (Cox, 2000).

Ein essentieller Schritt zur Professionalisierung und Strukturierung des Segelsports war die erstmalige Aufnahme in den Katalog der Olympischen Sportarten im Jahre 1900. Die dort abgehaltenen Wettkämpfe waren wiederum der Ausschlag, dass es bei den nächsten Olympischen Spielen 1904 keine Disziplin „Segeln“ gab. Damals bestanden noch keine Internationalen Klassen, und die internationalen Rennyachten unterschieden sich so grundlegend voneinander, dass faire und sportliche Vergleichswettkämpfe nicht möglich waren. So kämpften die Segler erst wieder 1908 um Olympisches Edelmetall (Johnson, 1979).

Auf den bei den ersten Olympischen Spielen aufgezeigten Handlungsbedarf reagierte die Segelszene mit der Gründung der International Yacht Racing Union (IYRU) im Jahr 1907 in London. Die IYRU gibt seither die Internationalen Wettsegelbestimmungen heraus, bestätigt Bootsklassen für die Olympischen Spiele und legt die Bau und Vermessungsvorschriften für die von ihr bestätigten internationalen Bootsklassen fest. 1996 wurde die International Yacht Racing Union in International Sailing Federation (ISAF) umgetauft. Alle Nationalen Segelverbände sind heutzutage Mitglieder der ISAF (Cox, 2000).

3 Segelsport in Österreich

Im folgenden Kapitel wird die Situation und das Umfeld des Segelsports dargestellt, wie sie aus der Literatur ersichtlich ist.

3.1 Historische Entwicklung des Segelsports in Österreich

3.1.1 Aller Anfang ist schwer

Die Entwicklung des Segelns von den Anfängen der „Lustsegelei“ bis hin zu den ersten Regatten ist in Österreich, damals noch Österreich-Ungarn, parallel zur internationalen Entwicklungslinie nur sehr verschwommen nachzuvollziehen. Pisa schreibt 1995, dass schon im Mittelalter Ruderschiffe mit Segeln zu feierlichen Anlässen vom aristokratischen Bürgertum genutzt wurden, um damit bei günstigem Wind ohne Muskelkraft voranzukommen. So soll auch ein Holzschnitt bekannt sein, der Kaiser Leopold I auf einem solchem Boot zeigt. Laut Aichelburg (1986) sah man, obwohl die ersten Yachtclubs erst in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gegründet worden sind, sowohl auf österreich-ungarischen Binnengewässern als auch auf der damals noch österreichischen Küsten der Adria schon wesentlich früher Schiffe, die nicht nur der Arbeit, sondern auch dem Vergnügen dienten. Da die im vorigen Kapitel beschriebene Entwicklung in England Vorbildcharakter für die meisten Monarchien Europas hatte, begann sich alsbald auch in Österreich eine „Segelszene“ zu etablieren, obwohl Pisa (1995) anmerkt, dass der Einzug der Yachten in Österreich relativ spät erfolgte, was sie auf die geographische Lage und dem militärischen Stellenwert der Marine zurückführt. Auch Schumacher (1997) unterstreicht die These, dass der Segelsport in Österreich damals mit erschwerten Bedingungen zu kämpfen hatte. Die meisten großen Wasserflächen lagen, abgesehen von der mit Berufsverkehr belasteten Donau, in relativ großer Entfernung zu den Ballungsräumen am Rande der Alpen. Durch die mangelhaften Reiseverbindungen spielte die Nähe zu geeigneten Wasseransammlungen eine Schlüsselrolle. Das Fahrtensegeln war gegenüber Nationen die über große Hafenstädte am Meer verfügten weithin benachteiligt, weil die Seen nur über eine sehr beschränkte Gesamtfläche verfügen. Ferner waren, besonders früher, als die Textilindustrie noch nicht über solch moderne Technologien verfügte wie heutzutage, das Segeln auf Alpenseen nur in den Sommermonaten möglich.

3.1.2 Frühe Formen des Segelsports in Österreich(-Ungarn)

Schon damals vollzog sich eine erste Differenzierung innerhalb der noch jungen Sportart. Aufgrund der historischen Wurzeln des Segelns wurde es von den meisten Adeligen mit den negativ assoziierten Begriffen „Arbeit“, „Mühe“, „Beruf“, etc. verbunden. Erst durch die in den vergangenen Kapiteln geschilderte Entfunktionalisierung des Segelns konnte der Begriff semantisch neu belegt werden. Erst dieser Prozess ermöglichte es den Aristokraten sich diese ehemals verachtete und schwerfällige Tätigkeit der Unterschicht als Sport auszusuchen. Als Yachten für die obere Mittelschicht erschwinglich wurden und die Binnensegelei in Österreich nach deutschem Vorbild Fuß fasste, sahen Adelige ihr Privileg, Segeln zum Vergnügen ausführen zu können, gefährdet. Das war mit ein Grund, warum das Binnensegeln nicht besonders angesehen war (Schumacher, 1997).

Wie in Deutschland, segelten auch die besonders Wohlhabenden in Österreich am Meer. Aufgrund der zahlreichen Inseln an der heute kroatischen Küste, eignete sich das Revier hervorragend zum Segeln. Als Adelige hatte man deshalb seine Yacht im „k.u.k. Yacht-Geschwader“ in Pola an der Adria liegen. Bei dem 1888 ins Leben gerufenen Club handelte sich in der Folge um einen in jeder Beziehung äußerst elitären und exklusiven Club. Der Kaiser und König persönlich übte das Protektorat über den Verein aus, und der Kommodore musste ein Erzherzog sein. Die Aufnahmekriterien waren kaum erfüllbar. Aus diesem elitären Denken heraus, ließ man 1913 die angestrebte Gründung eines österreichischen Segelverbandes scheitern. Während das Binnensegeln seit seiner Existenz innerhalb Österreich-Ungarns auf Deutschland fixiert war, orientierten sich die Granden im k.u.k. Yacht-Geschwader selbstbewusst an England, was diese frühe Differenzierung augenscheinlich macht (Schumacher, 1997).

Nachdem die Ruderer die ersten Wassersportler waren, die in Österreich Regatten und Vereine organisierten, orientierten sich Binnensegler an ihrem Beispiel. Aus ihnen gingen auch die ersten „Spazierfahrer“, wie die Segler damals genannt wurden, hervor. Hier waren es nicht nur Adelige, die sich die Kraft des Windes zunutze machten, sondern auch reiche Bürger – Söhne reicher Müllerfamilien, Industrieller, Kaufleuten – die in der Nähe von Gewässern hausten. Sie hatten jedoch anfangs eher Bequemlichkeit als sportliche Wettkämpfe im Sinn. Es handelte sich bei diesen Urformen der Jolle laut Aichelburg (1996) um Ruderschiffe lokaler Bauart, die nur bei günstigen Wind Segel setzen konnten und die zu ihrem neuen Zweck lediglich entsprechend adaptiert, ausgerüstet und geschmückt wurden. Solche Fahrzeuge soll es nicht nur in Ballungszentren, sondern auch in dünner besiedelten Gegenden, wie etwa Tirol, Kärnten und dem Salzkammergut gegeben haben. In Wien waren es vor allem die reich gegliederten Arme der Donau, welche von der

Berufsschiffahrt verschont blieben, wo man ungestört Schwimmen, Rudern und später auch Segeln konnte. Als 1875 die fließende Donau ein neues Flussbett bekam, entstand durch das Absperren der alten Donau eine Domäne für Segler. Als bald fanden sich auf diesen Gewässern Segler ein, die sich mit ihren selbstgebauten Booten die Zeit vertrieben. Eine Gruppe von Seglern um Edward Drory, einem englischen Ingenieur, der in Wien tätig war, errichtete am westlichen Ufer des besagten Donaukanals 1879 das erste Seglerheim. Eine andere Seglergemeinschaft, angeführt durch den Advokaten Dr. O. F. Eirich gründeten 1883 den „Wiener Segel Club“, der dann 1938 mit dem von Edward Drory initiierten Verein fusionierte. Dieser gründete sich im April 1886 ebenfalls in Wien und nannte sich „Union Yacht Club“. Nur wenige Wochen nach der Gründung des Union Yacht Clubs in Wien entstanden die ersten Zweigvereine am Wörthersee, Attersee, Traunsee, Wolfgangsee, usw., welche 1902 nach umfangreicher Kritik dem Stammverein gleichgestellt wurden. Dieser übernahm die Aufgabe einer übergeordneten Dachorganisation (Aichelburg, 1996).

Neben diesen beiden Polen, dem K. u. K. Yachtgeschwader in der Adria und die Binnensegler auf Österreichs Seen, existierten noch zwei weitere Ausprägungen des frühen Segelsports in Österreich, die zwar weit weniger populär, aber dennoch erwähnenswert sind. Aichelburg (1996) erwähnt dazu den bereits in der Seeschlacht von Lissa als Steuermannsmaat partizipierenden Ludwig Steindl, der 1886 mithilfe von zwei Marinekuttern gegen Bezahlung Unterricht im Segeln gab. Somit war sein Unternehmen die wahrscheinlich erste Segelschule Österreichs. Verwunderlich ist, dass man mit Ausnahme dieses Beispiels in der aktuellen Literatur keinen weiteren Eintrag über den Erwerb seglerischer Fertigkeiten findet. Als letztendlich die Gewässer vor Kriegen und Piraten frei waren und kleine Segelschiffe über ausreichende Möglichkeiten verfügten, um sicher längere Zeit an Bord bleiben zu können, fand auch das Fahrtensegeln einen Platz in der österreichischen Segelwelt. Nicolas Primoraz überquerte daraufhin 1870 als erster Österreicher den Atlantik auf der Ost-West Route (Pisa, 1995).

Summa summarum kann man erkennen, dass die Frühzeit des österreichischen Segelsports durch den sportlichen und sozial-kulturellen Konflikt der Binnen- und Adria-Segler geprägt wurde.

3.1.3 Segelsport in Österreich während dem 1. und 2. Weltkrieg

Die Mitgliederzahlen der Yachtclubs stiegen trotz relativ teurer Mitgliedsbeiträge bis zu dem Ausbruch des ersten Weltkrieges stetig an. Zwar war das Segeln kein Privileg der Adeligen mehr, doch musste man dennoch sehr vermögend sein und vor allem genug Zeit

zu Verfügung haben, um diesem Hobby zu frönen. Schumacher beschreibt 1997 die Motive für den Segelboom vor dem ersten Weltkrieg folgendermaßen:

„Freizeit und Muße eigneten sich im letzten Jahrhundert bereits als distinguierendes Zeichen der Oberschicht. Ferner zeigte man, indem man sich Zeit nahm, auch, dass man sich von Zeit und Geld unabhängig fühlte. Es handelte sich somit um eine Demonstration von Reichtum. Die typischen Denkmuster der elitären Schicht lassen sich in der Sportphilosophie des Segelns wiederfinden. Räumliche Distanz wurde als Zeichen der Sozialen Distanz benutzt. Für das der Oberschicht so wichtige Otium cum dignitate eignete sich der Segelsport ideal. In jeder hochindustrialisierten Gesellschaft beruht das Prestige letzten Endes auf der finanziellen Stärke, und die Mittel, dieses in Erscheinung treten zu lassen sind Muße und demonstrativer Konsum. Im einen Falle handelt es sich um die Verschwendung von Zeit und Mühe, im anderen um die Vergeudung von Gütern. Beides sind Methoden den persönlichen Besitz zur Schau zu stellen, und beide gelten als gleichwertig. Insbesondere im Zusammenfallen beider Methoden eignet sich der Segelsport ideal zur Darstellung. Segeln erfüllte also besonders in der Anfangsphase durchaus einen, wenn auch hintergründigen Zweck, und war somit keineswegs – wie oft behauptet – Selbstzweck.“

Weiters schreibt er, dass diese weitgehend aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg stammenden Motive für den Segelsport in allen Medien nicht nur beibehalten, sondern sogar noch verstärkt wurden.

Die Gründung eines nationalen Segelsportverbandes, wie es zu dieser Zeit in anderen Ländern längst passiert ist, hat sich aufgrund des landesweiten Zweigstellen-Systems des Union Yacht Clubs erübrigt. Da es von Beginn an in Österreich an kompetenten Yachtkonstrukteuren und -werften mangelte, bezogen viele Segler ihre Boote von den bereits damals etablierten deutschen Yachtwerften. Mit den Deutschen Segelyachten wurde automatisch auch das in Deutschland gültige Messverfahren mitübernommen (Kramer, 2003).

Als schließlich 1914 der erste Weltkrieg ausbrach wurden erst alle Yachten die im K.u.K. Yachtregister geführt wurden in den Kriegsdienst einberufen, später dann alle Yachten die zu Verfügung standen. Sie erfüllten mannigfache Aufgaben: Sie dienten als Aufklärungs- und Geleitschiffe, Wach- und Transportboote und einige wurden der Militärfischerei zugeteilt. Doch auch schon vor dem Krieg überließen viele Yachtbesitzer ihre Schiffe der Kriegsmarine, meist um auf ihnen Kadetten auszubilden (Aichelburg, 1996).

Nachdem dem ersten Weltkrieg nicht nur alle Schiffe des K.u.K. Yachtgeschwaders, sondern auch die vorhandene Küstenlinie zum Opfer gefallen sind, musste man sich im

Segelsport komplett neu orientieren. Auch während des zweiten Weltkriegs waren sportliche Veranstaltungen in diesem Ausmaß kaum möglich. Die Bilanz des Krieges war vielfach die Zerstörung der Clubanlagen und die Beschlagnahme des ohnehin schon dezimierten Bootsbestandes. Die zehnjährige Besatzungszeit führte außerdem zu einer Entfremdung der Vereine, da keine gemeinsamen Unternehmungen möglich waren (Pisa, 1995).

3.2 Strukturen im Segelsport Österreichs

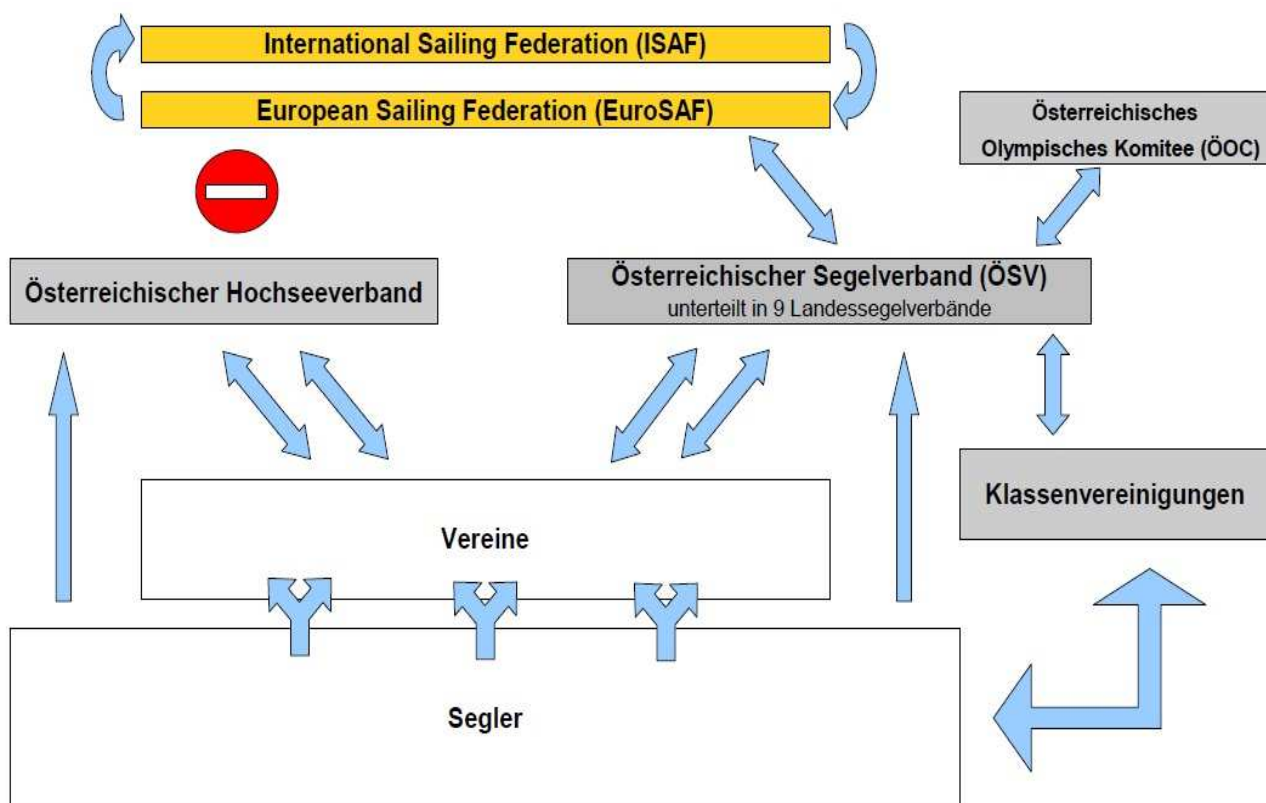


Abbildung 17: Strukturen im Österreichischen Segelsport

Die International Sailing Federation (ISAF) ist das höchste Gremium, dass im Segelsport existiert und war, wie am Ende des Kapitels 2.2.3 näher beschrieben, bis 1996 als Yacht Racing Union (IYRU) bekannt. Sie

„erlässt die weltweit verbindlichen Internationalen Wettsegelbestimmungen (Wettfahrtregeln Segeln-WR, derzeit gültige Fassung 1997-2000), anerkennt internationale Klassen, vergibt Welt- und Kontinentalmeisterschaften und veranstaltet selbst Regatten wie z.B. ISAF-Jugendweltmeisterschaft und ISAF-Nations Match Race. Zur Zeit gehören der ISAF 121 Mitgliedsländer an. Der Österreichische Segel-Verband (ÖSV) ist eines dieser Mitglieder.“ (Österreichischer Segelverband, 25. Mai 2010)

Die Ziele der European Sailing Federation (EuroSAF), welche die europäische Schnittstelle der ISAF darstellt, sind die Vertretung, Organisation und Koordination aller europäischen Segelverbände. Diese Zweigstelle der ISAF bemüht sich um die Entwicklung und Verbreitung des europäischen Segelsports, und entscheidet in dieser Angelegenheit über die zukünftigen Strategien der Verbandsmitglieder (Österreichischer Segelverband, 25. Mai 2010).

„Das Österreichische Olympische Komitee (ÖOC) legt in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Segelverband die Qualifikationsrichtlinien für Olympiateilnahmen fest und nominiert die Sportler.“ (Österreichischer Segelverband, 25. Mai 2010).

Neben dem Österreichischen Segelverband hat sich 2010 ein weiterer Verband gegründet, der Österreichische Hochseeverband. Dieser kann jedoch kein Mitglied der ISAF werden, was weitreichende Konsequenzen mit sich bringt. Aufgrund dessen kann er keine Bootsführerschein-Zertifikate ausstellen und seine Mitgliedsvereine nicht dazu berechtigen, Regatten zu veranstalten. Aufgrund dieser Nachteile sind die meisten seiner Verbandsmitglieder auch Mitglieder im Österreichischen Segelverband. Genauer wird auf dieses Thema im Kapitel 3.2.2 eingegangen.

Folgend werden alle Parameter die zur Strukturbildung des Österreichischen Segelsports beitragen beschrieben.

3.2.1 Österreichischer Segelverband

„Der 1946 gegründete Österreichische Segelverband, vertritt seither die Gesamtinteressen der österreichischen Segler, sei es innerhalb der International Yacht Racing Union, gegenüber dem Olympischen Komitee oder anderen Behörden. Der ÖSV übernahm das Vermessungswesen, die Führung der Yachtlisten, Veranstaltung von Meisterschaften und ähnliches.“ (Aichelburg, 1996, S. 14)

Die Gründung des Österreichischen Segelverbandes war eine Notwendigkeit, die sich aus dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Ende des zweiten Weltkrieges ergab. Dieser brachte eine noch nie dagewesene Massenentwicklung des Wassersports. Durch die neue Kunststoff-Technologie war es möglich hohe Stückzahlen an Schiffen schnell und verhältnismäßig günstig zu produzieren. Die ehemals exklusiven Regatten wurden weitgehend verändert. Zahlreiche neue Segelvereine entstanden, welche alle Mitglied im neuen Verband wurden (Aichelburg, 1996).

3.2.1.1 Name, Sitz, Zweck und Wirkungskreis des Österreichischen Segelverbands

(5) Ein Verband ist ein Verein, in dem sich in der Regel Vereine zur Verfolgung gemeinsamer Interessen zusammenschließen. Ein Dachverband ist ein Verein zur Verfolgung gemeinsamer Interessen von Verbänden.“ (Bundesgesetz über Vereine, Abs. 1, § 1, Abs. 5)

Der Österreichische Segelverband, in Folge auch OesV genannt, hat seinen Sitz im Burgenland in Neusiedl am See und übt seine Tätigkeit auf das ganze Bundesgebiet aus. Laut den Statuten des OesVs ist er international durch die International Sailing Federation (ISAF) und national durch die Österreichische Bundes-Sport Organisation (BSO) anerkannt. Weiters ist er ein gemeinnütziger Fachverband für den österreichischen Segel- und Surfsport sowie anderer Wassersportarten, die durch Windkraft ermöglicht werden. Der OesV ist ebenfalls ein Mitglied des Nationalen Österreichischen Olympischen Komitees (Österreichischer Segelverband, 2009, § 1 - 2)

Der Zweck des Österreichischen Segelverbands wird in den Statuten § 3 folgendermaßen beschrieben:

- „die Förderung und Erhaltung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit der Mitglieder seiner Verbandsmitglieder und der Einzelmitglieder durch Pflege des Sports, insbesondere des Segel- und Surfsports sowie, anderer Wassersportarten, die durch Windkraft ermöglicht werden (idF: Segelsport);
- die Beratung und Unterstützung der Verbandsmitglieder, deren Mitglieder und der Landesverbände in all diesen Belangen;
- die Anbahnung und Vertiefung von Beziehungen zu in- und ausländischen Vereinen und Verbänden gleicher Zielsetzungen.
- die Umsetzung der Anti-Doping-Bestimmungen des Bundes-Sportförderungsgesetzes (BSFG), der ISAF und anderer einschlägiger internationaler Fachverbände im Bereich des Segelsportes.“

Abbildung 18: Der Zweck des Österreichischen Segelverbands
(Österreichischer Segelverband, 2009, § 3)

In den Wirkungskreis des OeSV fallen die Beratung und die Beschlussfassung über alle den österreichischen und soweit damit betrauten internationalen Segelsport betreffenden Angelegenheiten, so insbesondere:

- (1) „Gemeinnützige Pflege und Förderung des Segelsportes in den Formen
 - des (olympischen) Spitzensportes
 - des Leistungssportes
 - des Jugendsegelns
 - des Freizeit- und Breitensportes und
 - des Fahrtensegelns auf Binnengewässern und auf See
- (2) Terminkoordination der von den Verbandsvereinen veranstalteten Wettfahrten, Vergabe und Durchführung von Meisterschaftsregatten, sowie Veranstaltung von Lehrgängen, Ausbildungs- und Fortbildungskursen
- (3) Aufstellung und Überwachung einheitlicher Regeln für
 - Wettfahrten
 - Ausgabe von Schiffsdokumenten
 - Vermessungen und Vergütungen
 - Klasseneinteilung und Klassenpolitik
 - Ausbildung und Prüfung für Binnen- und Seesegeln
 - Ausgabe von Befähigungsausweisen und Lizenzen für den Segelsport
 - Anerkennung von Segel- und Surfschulen
- (4) die Vertretung der Interessen der Mitglieder insbesondere bei Ämtern, Behörden und Sportverbänden im In- und Ausland zur Förderung des österreichischen Segelsportes
- (5) Öffentlichkeitsarbeit im Interesse des österreichischen Segelsportes, insbesondere der Betrieb einer Web-Site
- (6) Herstellung und Unterhaltung von Beziehungen zu interessierten Kreisen außerhalb des Sportes, unter anderem zum Zwecke der Aufbringung von Subventionen und Spenden
- (7) Gründung und Beteiligung an gemeinnützigen und anderen Einrichtungen und

Körperschaften (z.B. Gesellschaften, Stiftungen, Vereine), welche zum Erreichen des Verbandszweckes dienlich sind

(8) Erwerb, Errichtung, Ausgestaltung, Betrieb und Beteiligung an Sportstätten und sonstigen gemeinnützigen Freizeiteinrichtungen

(9) Stiftung und Verleihung von Ehrengaben, Leistungs- und Ehrenzeichen

(10) Gewährung von Förderungsbeiträgen an die Mitglieder nach freiem unanfechtbarem Ermessen, sowie weiterer notwendiger Maßnahmen die der Erreichung des Verbandszweckes dienlich sind.“

Abbildung 19: Der Wirkungskreis des Österreichischen Segelverbandes
(Österreichischer Segelverband, 2009, § 4)

3.2.1.2 Struktur des Österreichischen Segelverbandes

Der Österreichische Segelverband besteht aus folgenden Organen:

(1) Präsidium

Das Präsidium, welches das selbstständige Geschäftsführungsorgan des Verbandes darstellt, besteht aus einem Präsidenten, drei Vizepräsidenten (welche je ein Fachreferat bekleiden), einem Finanzreferenten, einem Schriftführer und 3-10 weiteren Fachreferenten. Die Aufgaben des Präsidiums sind mannigfaltig. Ihm obliegt die Führung der Zentralkartei aller Mitglieder aller Verbandsvereine und die Führung des Yachtregisters sowie der Führerschein- und Lizenzkartei. Das Präsidium führt seine Geschäfte selbstverantwortlich. Es ist berechtigt alle Arten von Verträgen abzuschließen. Die Fachreferenten unterstützen das Präsidium in den jeweiligen Fachangelegenheiten und sind berechtigt, mit Bewilligung des Präsidiums sogenannte Fachausschüsse, zur Unterstützung sowie zur Bearbeitung von Fachfragen, zu bilden (Österreichischer Segelverband, 2009, § 22).

(2) Generalversammlung

Adaptiert an das Vereinsgesetz 2002 ist die Generalversammlung eine Mitgliederversammlung die hauptsächlich für folgende Punkte zuständig ist:

- Die Wahl eines Präsidenten und der Präsidiumsmitglieder in einem vierjährigen Turnus sowie die Wahl der Mitglieder des Kontrollrates und der Rechnungsprüfer.

- Die Genehmigung des Voranschlages für das laufende Jahr und Festlegung der Mitgliedsbeiträge.
- Die Aufnahme und den Ausschluss von Verbandsmitgliedern sowie Aberkennung der Mitgliedschaft durchzuführen.
- Die Anhörung der Berichte des Präsidiums, der Rechnungsprüfer und des Kontrollrates (Österreichischer Segelverband, 2009, § 21).

(3) Kontrollrat

Laut § 23 der Satzungen des Österreichischen Segelverbandes fungiert der Kontrollrat als Aufsichtsorgan des Verbandes. Er wird von der Generalversammlung auf Vorschlag der Landessegelverbände gewählt. Zu seinen Aufgaben zählen unter anderem:

- „Die Diskussion aller den Segelsport und die Verbandsmitglieder betreffenden Angelegenheiten und Abfassung von Protokollen mit Anregungen und Empfehlungen an das Präsidium.
- Die Überwachung der Einhaltung der Satzungen durch das OeSV-Präsidium in allen Belangen.
- Der Kontrollrat nimmt Berichte des OeSV-Präsidenten über die Geschäftspolitik des OeSV entgegen und kann diese beeinspruchen. Der Einspruch ist dem Präsidium schriftlich zur Kenntnis zu bringen und nach Tunlichkeit zu berücksichtigen.
- Der Kontrollrat nimmt den jährlichen Budgetvoranschlag, der spätestens 1 Monat vor Stattfinden der Generalversammlung an den Kontrollratspräsidenten zu übermitteln ist, entgegen, begutachtet diesen, übt gegebenenfalls ein Einspruchsrecht aus und kann vierteljährlich über die Umsetzung des Voranschlages eine begleitende Berichterstattung durch den OeSVFinanzreferenten verlangen.
- Dem Kontrollrat sind durch das OeSV-Präsidium Vertragsentwürfe mit einer Bindungsfrist von mehr als 4 Jahren vorzulegen. Der Kontrollrat hat das Recht, vertragliche Abänderungswünsche innerhalb von 4 Wochen an das Präsidium zu richten, die von diesem in der nächsten Sitzung behandelt werden müssen. Über das Ergebnis dieser Behandlung hat der OeSV-Präsident dem Kontrollrat vor Vertragsunterfertigung zu berichten.“

Abbildung 20: Aufgaben des Österreichischen Segelverbandes
(Österreichischer Segelverband, 2009, § 23)

(4) Rechnungsprüfer

„Die zwei Rechnungsprüfer werden von der Generalversammlung für eine Funktionsperiode von 4 Jahren gewählt. Sie dürfen mit Ausnahme der Generalversammlung keinem anderen Organ des OeSV angehören. Sie haben die Finanzgebarung des OeSV im Hinblick auf die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und die statutengemäße Verwendung der Mittel im Sinne des jeweils gültigen Vereinsgesetzes zu prüfen und müssen sowohl dem Präsidium als auch dem Kontrollrat einen Prüfungsbericht vorlegen.“ (Österreichischer Segelverband, 2009, § 24)

(5) Bundesschiedsgericht, Strafsenat, Berufungsausschuss, Rechtsausschuss

Diese Organe des Verbandes werden in Ausnahmesituationen zur Beurteilung von Sachangelegenheiten herangezogen, die für diese Arbeit keine Relevanz haben.

Einen weiteren wichtigen Bestandteil der Oesv Strukturen stellen die Landessegelverbände dar. Sie sind Vereinigungen der in einem Bundesland ansässigen Oesv Mitgliedsvereine. Aufgrund der unterschiedlichen Landessportgesetze ist der Zweck der Landesverbände die Vertretung der Interessen des Segelsports im jeweiligen Bundesland. In den Wirkungskreis der Landessegelverbände fällt die Beratung und Beschlussfassung über alle den Segelsport betreffenden Angelegenheiten (Österreichischer Segelverband, 2009, § 18).

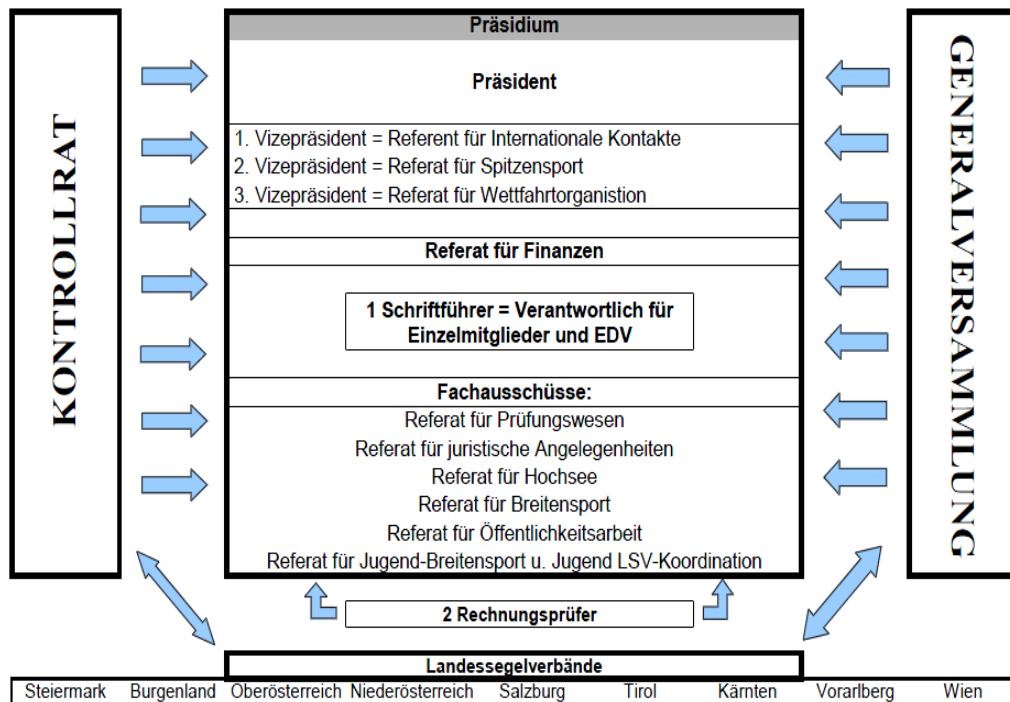


Abbildung 21: Strukturen des Österreichischen Segelverbandes

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Strukturen des Segelverbandes an das ausgeprägte föderalistische Politiksystem Österreichs durch die Landesverbände sehr gut angepasst worden ist. Der Aufbau des Verbandssystems ist mit Hilfe des Vereinsgesetzes 2002 adaptiert worden.

3.2.1.3 Mitgliederentwicklung im Österreichischen Segelverband

Pisa dokumentierte 1995 die Mitgliederentwicklung im Österreichischen Segelverband von seinem Gründungsjahr 1946 bis 1994. Während dieser Zeit wuchs die Mitgliederanzahl von 847 auf 17296 an, wobei zu beachten ist, dass nicht nur ordentliche Mitglieder sondern auch beitragende und jugendliche Mitglieder berücksichtigt werden. Pisa interpretiert 1995 auf Seite 35 folgendermaßen:

„Sieht man sich die Entwicklung der Mitgliederzahlen an, fällt besonders der stetige Aufwärtstrend auf, der vor allem Ende der 60 Jahre sehr stark war....Betrachtet man das Wachstum der Mitgliederzahlen in Prozent, so sind kurzfristige Schwankungen in den einzelnen Jahren zu erkennen. 1956, 1977, 1979 und 1992 war sogar ein rückläufiger Trend erkennbar, die Mitgliederzahlen nahmen zuerst leicht, später stärker ab, die Wachstumsentwicklung war somit negativ. Lenkt man die Aufmerksamkeit allerdings auf den Überblick, lässt sich über die 5-Jahres-Wachstumsraten ein beständigerer Anstieg erkennen. Vor allem Anfang der 50er

und 70er Jahre war das Wachstum besonders intensiv. Über die Dekaden gesehen wird der Trend immer ausgeglichener: Die Segelvereine konnten an Mitgliedern immer zulegen, doch ist die Wachstumsrate in den letzten Jahren geringer geworden.“



Abbildung 22: Mitgliederentwicklung des Segelverbandes von 1946 bis 1994 (modifiziert nach Pisa, 1995, S.59)

Nach aktuellen Recherchen beträgt der Mitgliederstand im österreichischen Segelverband im November 2010 16484 Personen. Vergleicht man diese Daten mit jenen von Pisa (1995) geht hervor das die Mitgliederzahlen rückläufig sind.

3.2.2 Österreichischer Hochseeverband

Der erst 2009 gegründete Verband unterstützt laut eigenen Angaben 5000 Österreichische Segler und hat 16 Verbandsmitglieder (Vereine). Die Ziele des Verbands sind auf der Homepage beschrieben:

- Förderung und Unterstützung bei der Ausübung des Hochseeyachtsports. Darunter fällt auch die Förderung des Fahrtensegelns, des Motoryachtfahrens auf See und

des privat ausgeübten Hochseeyachtsport-Tourismus in allen seinen Erscheinungsformen.

- Eine gute gemeinsame Vertretung der Interessen aller Mitglieder des Hochseeverbands, der österreichischen Hochseeyachtsportler, der Fahrtensegler, Motoryachtfahrer, der privaten Yachttouristen und österreichischen Seefahrer.
- Die Förderung einer guten nautischen Ausbildung und die Unterstützung in der Qualitätssicherung der österreichischen Befähigungsausweise für die Seeschifffahrt.
- Die organisatorische Vereinigung einer möglichst großen Anzahl österreichischer Hochseeyachtsportler und eine Vernetzung und gemeinsame Präsentation des Leistungsangebotes der Mitgliedsvereine des Hochseeverbandes. (Österreichischer Hochseeverband, 2010)

3.2.3 Ausbildungsstätten

In Österreich gibt es verschiedene Möglichkeiten eine segelspezifische Ausbildung zu absolvieren. Ein international gültiges Zertifikat darf aber nur der Österreichische Segelverband ausstellen, weil dieser ein Mitglied der International Sailing Federation ist. Die Ausbildung übernimmt der Österreichische Segelverband nicht selbst, sondern wickelt sie über sogenannte „geprüfte Ausbildungsstätten“ ab, welche einem bestimmten Qualitätsstandard in Hinblick auf die Struktur, Lehrpersonal und das Niveau der Ausbildung entsprechen müssen. (Becker, 2010)

Laut den Angaben auf der offiziellen Homepage des Segelverbands, sind

„OeSV-geprüfte Ausbildungsstätten Partner des OeSV und arbeiten mit dem OeSV unter bestimmten Qualitätskriterien zusammen. Der OeSV und seine Partner wollen damit in der Segelausbildung für den Binnen- und den Meerbereich ein einheitliches und qualitativ hohes Niveau sicherstellen. OeSV-geprüfte Ausbildungsstätten sind Surfschulen, Segelschulen und Seefahrtsschulen. Sie werden von gewerblichen Firmen, OeSV Verbandsvereinen, gemeinnützigen Vereinen und von Universitäts-Sportinstituten betrieben. Nur diese OeSV-geprüften Ausbildungsstätten und der OeSV dürfen theoretische und praktische Prüfungen zu einem Surfschein oder Befähigungsausweis veranstalten. Die Prüfungen werden vor einer Prüfungskommission des OeSV abgelegt.“ (Becker, 2010)

In Österreich können, neben verschiedenen Verbands-internen Befähigungsausweisen, 4 amtliche Befähigungsausweise für folgende Bereiche erworben werden:

- Fahrtbereich 1 gleichzusetzen mit einer Watt- oder Tagesfahrt,
- Fahrtbereich 2 gleichzusetzen mit einer Küstenfahrt,
- Fahrtbereich 3 gleichzusetzen mit einer küstennahen Fahrt und
- Fahrtbereich 4 gleichzusetzen mit einer Weltweiten Fahrt (Becker, 2010).

In der Ausbildungspraxis heißt dieses System für den/die Auszubildende(n), dass er/sie für den Ausbildungsweg einen kommerziellen Anbieter (auch Segelvereine arbeiten auf diesem Gebiet gewinnorientiert um ihre Vereinskasse aufzubessern) wählen muss. Für die Ablegung einer Prüfung muss man vor der Prüfungskommission des Segelverbandes bestehen. Aus der Sicht des Segelverbandes schlägt man mit diesem System 2 Fliegen mit einer Klappe. Einerseits muss man sich nicht um die langwierigen, zeitraubenden und aufwendigen Theorie- und Praxiseinheiten kümmern, andererseits profitiert man finanziell bei organisatorisch simplen Prüfungen und Zertifikatsausstellungen.

3.2.4 Klassenvereinigungen

Um den Begriff der „Klassenvereinigung“ ausreichend diskutieren zu können, ist es notwendig, einen kurzen Exkurs in die kulturelle Praxis des Segelns zu unternehmen. Wie in Kapitel 2.2.3 bereits beschrieben, bildeten sich, als der Segelsport in seiner Frühzeit die erste Expansionsphase durchlebte, sogenannte Bootsklassen. Grund dafür war die schwierige Vergleichbarkeit der verschiedenen Boote und Bootstypen im Wettkampf untereinander. Seitdem gehören alle Yachten und Jollen, die zum Rennsegeln gebaut und geeignet sind und die meisten der Segelboote mit denen man nur Wochenendtouren oder Langfahrten segelt, zu einer Klasse. Individuelle Bauten, von denen nur ein einziges Exemplar und keine Klasse existieren, sind selten, und auch solche Boote können an Regatten teilnehmen, wenn sie nach einer Bau- oder Vergütungsformel vermessen werden. Der Sammelbegriff „Klasse“ ist so gesehen nur die Zusammenfassung einer Gruppe von Booten mit bestimmten oder gleichen Merkmalen (Johnson, 1979).

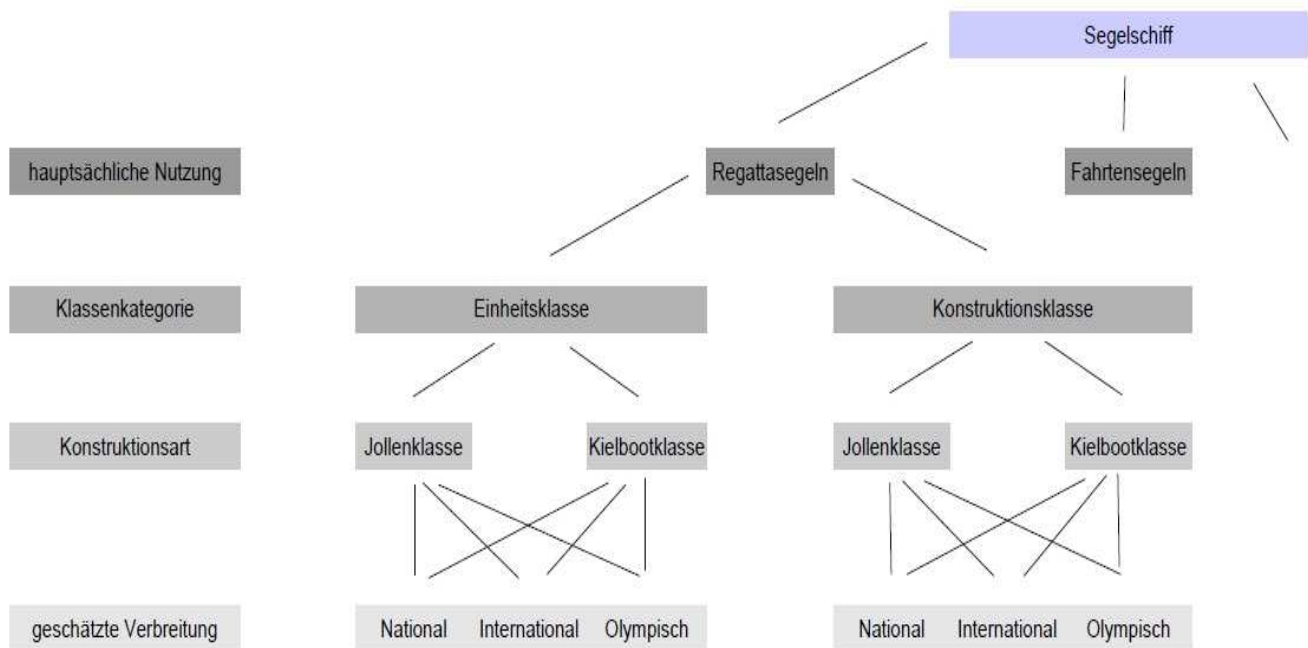


Abbildung 23: Einteilung der Bootsklassen im Regattasegeln

Zur besseren Verständlichkeit ist in Abbildung 20 die Einteilung der Bootsklassen im Segelsport graphisch dargestellt, wie es bei Johnson (1979) schriftlich angeführt wird. Von einer Einheitsklasse spricht man, wenn die Identität von mehreren Booten hundertprozentig oder vollkommen ist. Alle Boote sind nach den einheitlichen Zeichnungen eines Konstrukteurs gebaut. Die Bauvorschriften sind für alle Teile des Bootes sehr eng gefasst. So soll sichergestellt werden, dass bei Wettkämpfen ausschließlich die seglerische Leistung des Menschen im Vordergrund steht und nicht die Leistung des Konstrukteurs, der ein schnelleres Schiff entworfen hat. Einheitsklassen werden mit einem „Klassenzeichen“, das aus einem Symbol, einer Ziffer oder einem Buchstaben besteht, im oberen Teil des Großsegels versehen (Schult, 1979).



Abbildung 24: Verschiedene Klassenzeichen⁵



Abbildung 25: Start zu einer Wettfahrt der Laser-Klasse⁶

⁵ Quelle: <http://www.yachtclubharkortsee.de/index.php?id=151>, Zugriff am 01. Juni 2010

⁶ Quelle: <http://www.laserinternational.org/info18>, Zugriff am 01. Juni 2010

In einer Konstruktionsklasse werden für die Boote je nach Klasse eigene Parameter, wie zum Beispiel die Länge über alles, die maximale Segelfläche oder das Mindestgewicht angegeben, während der Konstrukteur bezüglich der Rumpfform oder der Anordnung des Riggs in allen Details frei entscheiden kann (Schult, 1979).

Vorteile einer Einheitsklasse sind die im Verhältnis zu einer Konstruktionsklasse relativ niedrigen Gesamtkosten und der geringere zeitliche Aufwand für die Erhaltung und Entwicklung des Bootes. In einer Konstruktionsklasse, wie zum Beispiel der Transpac 52 (TP 52), stecken die Segelteams Jahr für Jahr, bzw. Saison für Saison, Millionen von Euro in die Entwicklung von schnelleren Bootsrümpfen, besseren Materialien und effizienteren Segelformen. Das hat wiederum den Vorteil, dass die Entwicklung des Segelsports gefördert, neue (Segel-) Techniken entdeckt und technologischer Fortschritt sichergestellt wird. Die Erkenntnisse aus diesen Forschungen fließen bei der Entstehung bzw. Produktion neuer Einheitsklassen in deren Konstruktionen ein und der Kreislauf beginnt von Neuem.

Weiters können Klassen nach ihrer Verbreitung unterschieden werden. Als internationale Klassen gelten alle Bootsklassen, die von der International Sailing Federation (ISAF) anerkannt worden sind. Voraussetzung für diese Anerkennung ist die Verbreitung der Klasse in mindestens fünf Ländern und zwei Kontinenten. Nationale Klassen sind Bootsklassen die die seglerische Autorität (in Österreich der Österreichische Segelverband) ihren Mitgliedern besonders empfiehlt und die demgemäß nicht in allen Ländern identisch sind. Meist ist daran eine Mindestanzahl an registrierten Booten geknüpft. Die Bootsklassen, die sich am deutlichsten aus der Masse an Klassen hervorheben, sind die olympischen Bootsklassen. Ihre Auswahl und Ernennung beruht auf der Popularität, der Segeleigenschaften, der Anzahl der benötigten Crew und dem sportlichen und medientechnischen Wert des Bootes (Johnson, 1979; Schult 1979).

Beispiel einer Jollen-Einheitsklasse:



Abbildung 26: Ein 470er in voller Fahrt⁷

Beispiel einer Kielboot-Konstruktionsklasse:



Abbildung 27: Start einer TP 52 Wettfahrt⁸

⁷ Quelle: <http://www.ziegelmayr.org/img/thumbs/470/1.jpg>, Zugriff am 01. Juni 2010

⁸ Quelle: <http://www.transpac52.org/events/year2010/MedCup.html>, Zugriff am 01. Juni 2010

Die Transpac 52 ist die prestigeträchtigste und fortgeschrittenste internationale Kielboot-Konstruktionsklasse.

Jede Bootsklasse hat ihre eigene nationale Klassenvereinigung und nach Bedarf auch internationale Klassenvereinigung. Sie stellt eine Interessenvertretung der Segler gegenüber dem Österreichischen Segelverband und der internationalen Klassenvereinigung dar. Die Klassenvereinigungen sind im Kontrollausschuß, im Jugendsportausschuß und im Leistungssportausschuß vertreten. Um an Regatten der jeweiligen Klasse teilzunehmen, muss man, ausgehend von den Klassenbestimmungen, Mitglied der Klassenvereinigung werden (Pisa, 1995).

Laut dem § 19 der geltenden Statuten des Österreichischen Segelverbandes erfüllen die Klassenvereinigungen folgende Aufgaben:

„(1) Klassenvereinigungen sind Interessengemeinschaften der Segler einer vom ÖSV anerkannten Bootsklasse, denen als Mitglieder Vereine oder Personen angehören können, die Eigner eines Bootes der betreffenden Klasse und Mitglieder eines Verbandsmitgliedes oder Einzelmitglieder des ÖSV sind.

(2) Zweck der Klassenvereinigung ist die Vertretung der Segler der betreuten Klasse, die Förderung der Klasse und deren Wettfahrten in Zusammenarbeit mit dem ÖSV und die Durchführung der Beschlüsse der internationalen Klassenvereinigung.

(3) Die Klassenvereinigungen können vom Präsidium des ÖSV anerkannt werden, wenn ihre Geschäftsordnung den Bestimmungen dieser Satzung und ergänzenden Bestimmungen, die das Präsidium in einer eigenen Geschäftsordnung für Klassenvereinigungen beschließt, entspricht.“
(Österreichischer Segelverband, 2009, § 19)

Eine weitere Aufgabe mit der Klassenvereinigungen betraut sind, ist das Führen einer „Bestenliste“. In einer Bestenliste sind die Resultate aller Regatten der jeweiligen Bootsklasse pro Person bzw. Team vermerkt. Deshalb kann man am Ende der Saison feststellen, wer bzw. welches Team in dieser Bootsklasse auf das ganze Jahr gesehen am besten gefahren ist. So wird am Jahresende zum Beispiel ein Laser-Bestenlistengewinner gekürt.

3.2.5 Segelvereine

Laut Paragraph 1 des Vereinsgesetzes 2002 definiert sich ein Verein folgendermaßen:

„(1) Ein Verein im Sinn dieses Bundesgesetzes ist ein freiwilliger, auf Dauer angelegter, auf Grund von Statuten organisierter Zusammenschluss mindestens zweier Personen zur Verfolgung eines bestimmten, gemeinsamen, ideellen Zwecks. Der Verein genießt Rechtspersönlichkeit (§ 2 Abs. 1).

(2) Ein Verein darf nicht auf Gewinn berechnet sein. Das Vereinsvermögen darf nur im Sinn des Vereinszwecks verwendet werden.

(3) Dieses Bundesgesetz gilt nicht für solche Zusammenschlüsse, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften in anderer Rechtsform gebildet werden müssen oder auf Grund freier Rechtsformwahl nach anderen gesetzlichen Vorschriften gebildet werden.

(4) Ein Zweigverein ist ein seinem Hauptverein statutarisch untergeordneter Verein, der die Ziele des übergeordneten Hauptvereins mitträgt. Eine Zweigstelle (Sektion) ist eine rechtlich unselbständige, aber weitgehend selbständig geführte, organisatorische Teileinheit eines Vereins.“

Für Pisa (1995) sind die Vereine die Basisorganisationen des Österreichischen Segelsports. Betrachtet man die Struktur des Segelverbandes, wie sie in den geltenden Statuten niedergeschrieben ist, so kann man tatsächlich feststellen, dass einem Verein, welcher Mitglied im Österreichischen Segelverband ist, viele Rechte, aber auch Pflichten zu Teil werden. Da es seit 2010 einen neuen Verband, den Österreichischen Hochseeverband gibt, ergeben sich für einen Segelverein drei Möglichkeiten. Entweder er wird Mitglied beim Österreichischen Segelverband, oder bei dem neu gegründeten Hochseeverband. Er kann aber auch bei beiden Verbänden Mitglied werden. Sollte er sich entscheiden, kein Mitglied des traditionellen Österreichischen Segelverbands zu werden, hat das weitreichende Konsequenzen.

Die wohl weitreichendste Konsequenz wäre die fehlende Anerkennung durch die International Sailing Federation. Denn die Zugehörigkeit zum Österreichischen Segelverband ist sowohl laut den Statuten des OeSVs als auch der ISAF, Voraussetzung für die internationale Anerkennung. Wird der Verein nicht durch die ISAF anerkannt, darf er weder Segler zu Regatten entsenden, noch darf er selbst Regatten veranstalten. Die fehlende Anerkennung ist auch der Grund, warum der Verein folglich auch keine Aus- und Weiterbildungen für Segler anbieten dürfte. (Österreichischer Segelverband, 2009)

Die vielen Rechte eines Vereins, der Mitglied des Österreichischen Segelverbands ist, werden durch die Pflichten, welche der Verein mittels einer Mitgliedschaft erwirbt annähernd aufgewogen. Ein Verein der Mitglied beim OeSV wird, verpflichtet sich einen jährlichen Beitrag pro Vereinsmitglied zu entrichten (Österreichischer Segelverband, 2009).

Eine der wichtigsten Aufgaben der Segelvereine, wie vermutlich auch in jedem anderem Sportverein, ist die Jugendarbeit. Durch die Ausrichtung von Kinder- und Jugendkursen werden nicht nur segelspezifisches Wissen und praktische Kenntnisse vermittelt, es wird auch der Grundstein für späteres Engagement im Segelverein gelegt. Eine aktive Jugendarbeit trägt somit zum Fortbestand eines jeden Segelvereins bei (Pisa, 1995).

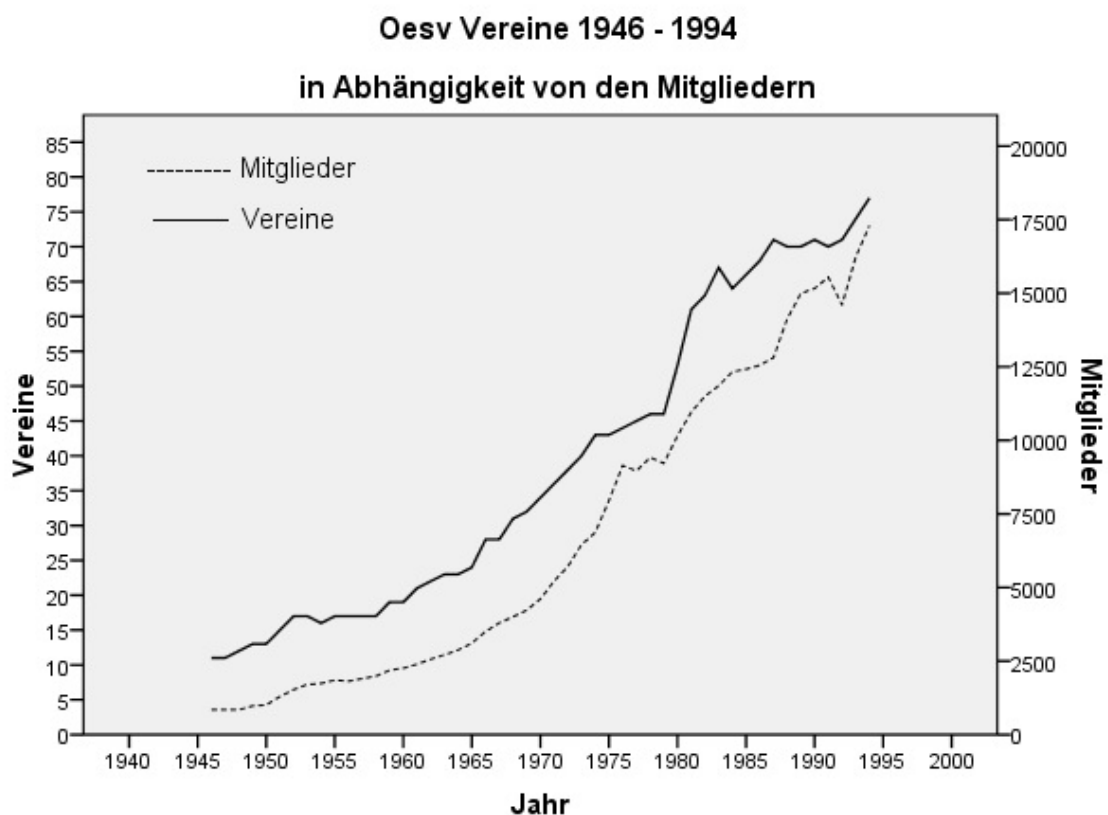


Abbildung 28: Entwicklung der Segelvereine von 1946 bis 1994 (modifiziert nach Pisa, 1995, S.66)

Anhand der oben abgebildeten Graphik lässt sich die Entwicklung der Segelvereine welche Mitglied beim Österreichischen Segelverband sind sehr gut nachvollziehen. Besonders die parallele Entwicklung von Mitgliederanzahl und Mitgliedsvereinen sind deutlich zu erkennen. Waren es im Gründungsjahr des OeSVs nur 11 Segelvereine, ist die Anzahl bis 1994 kontinuierlich auf 77 angewachsen.

Pisa gibt 1995 zu bedenken, dass die Segelvereinsbildung sehr stark an die Nähe geeigneter Gewässer gebunden ist und man deshalb im Bereich der Seen eine starke Häufung von Segelvereinen zu finden ist. Besonders an den Kärntner Seen, im Salzkammergut, am Neusiedlersee im Raum Wien und am Bodensee ist die Häufung auffällig. Den überproportionalen Anstieg an Mitgliedern in den Jahren 1992 bis 1994 erklärt sich Pisa an der beschränkten Möglichkeit von Vereinsneugründungen, welche aus dem mangelnden Platzangebot resultiert. Durch die Verbauung der Segelreviere und die Limitierung der Flächen werden Neugründungen von Segelvereinen stark erschwert.

3.2.6 Regatten

Eine Regatta ist laut Schult (1980) ein sportlicher Wettkampf mit Booten. Folglich wird eine Regatta veranstaltet, um den besten Segler zu küren. Je nach Typus der Regatta besteht sie aus einer oder mehreren Wettfahrten, die sich in Kurslänge, Regattabahn und Dauer unterscheiden können. In Kapitel 3.3 wird auf die Ausprägungen detaillierter eingegangen.

Voraussetzung, um bei einer Österreichischen Regatta starten zu dürfen, ist die Mitgliedschaft in einem Segelverein der dem Österreichischen Segelverband angehört und der Beleg des Schiffsführers, ein Boot sicher bzw. ordnungsgemäß bedienen zu können, welcher in Form einer Segellizenz vorgelegt werden muss. Weiters muss das Boot mit dem gesegelt wird im Yachtregister des OeSV geführt werden und über die entsprechenden Dokumente verfügen (Österreichischer Segelverband, 2010b).

Voraussetzung um eine Regatta durchführen zu können, ist die Mitgliedschaft im Österreichischen Segelverband und die damit verbundene Anerkennung durch die International Sailing Federation. Der Verbandsverein, der die Regatta organisiert, ist dazu verpflichtet, diese nach den Bestimmungen der Wettfahrtordnung des OeSV und somit auch der ISAF auszuschreiben. Der Entwurf einer Ausschreibung wird vom OeSV genau geprüft und muss Termin, Meldeschluss, Ort, Name und Meldegeld beinhalten. Außerdem muss der Verein einen Wettfahrtausschuss mit Wettfahrtleitung und Schiedsgericht ernennen und für einen geeigneten Rettungsdienst sorgen. (Österreichischer Segelverband, 2010b)

Die höchste Ehrung die man im nationalen Segelsport erreichen kann ist der Österreichische Staatsmeistertitel. Er wird bei einer Regatta, den sogenannten „österreichischen Staatsmeisterschaften“, vergeben. Sie wird in verschiedenen

Bootsklassen ausgetragen. Jeder Landessegelverband darf einmal im Jahr und pro Bootsklasse Landesmeisterschaften austragen. Sie stellen, wie in Abbildung 26 ersichtlich, die nächste Stufe in der hierarchischen Ordnung der österreichischen Regatten dar. Um den Österreichischen Segelnachwuchs entsprechend anzuerkennen und zu fördern, werden Jugendmeisterschaften veranstaltet. Wichtige Regatten in einer bestimmten Bootsklasse werden mit dem Zusatz „Schwerpunkt“-Regatten gekennzeichnet. Das sind jene Regatten, die für die Bestenliste (siehe Kapitel 3.2.4) der jeweiligen Bootsklasse zählen. Die unterste Stufe der Regattahierarchie sind Regatten für Jedermann. Sie werden aus traditionellem Anlass, Feierlichkeiten oder Spaß veranstaltet.



Abbildung 29: Regattahierarchie in Österreich

3.3 Ausdifferenzierung des Segelsports in Österreich

Der Segelsport bietet eine sehr breite Palette an verschiedenen Möglichkeiten ihn zu betreiben. Aufgrund der überdurchschnittlich vielen Parameter die bei dieser Sportart verändert werden können und des langlebigen historischen Diskurses, welcher in dieser Sportart vorherrscht, finden sich auch dementsprechend viele Ausprägungen. Dazu kommt noch, dass laut Norden (2008) die Vielfalt der sportlichen Betätigung zunimmt. Die dabei unterschiedenen Prozesse der „Diversifikation“ und „Differenzierung“ halten vermutlich auch im Segelsport Einzug. Die Diversifikation, also die Zunahme der Spiel- und Bewegungsformen tritt begrenzt auf, doch die Differenzierung, welche namensgebend für dieses Kapitel ist und die Pluralisierung innerhalb einer einzelnen Sportart bezeichnet, ist im Segelsport durchaus gegeben. Bereits 1995 schreibt Pisa:

„Jahr für Jahr wächst die Zahl der begeisterten Segelsport-Anhänger, im Küstengebiet wie auch in den Binnenrevieren. Das heißt, Segeln wird als Urlaubsbeschäftigung, als Hobby oder als Freizeitbeschäftigung von vielen, mehr oder weniger intensiv, auf jeden Fall aber zum Spaß und zur Erholung betrieben. Aber auch jene mehren sich, die sich völlig dem Segeln verschreiben und als

Spitzensportler in dieser Disziplin, großen Vorbildern nacheifernd, Leistung und Erfolge bringen wollen, das heißt Regatten segeln. Für den Breitensportler ist es aber eher die Sehnsucht nach Freiheit und Abenteuer, die ihn auf ein Boot treibt, oder aber auch der Aspekt der Gesundheit oder der Naturnähe.“

In dieser oberflächlichen Analyse stecken sowohl praxisorientierte Motive als auch eine simple Differenzierung innerhalb des Segelsports.

3.3.1 Ausdifferenzierung im Sport

Betrachtet man die 2002 verwendete Graphik von Lamprecht und Stamm „Vom Pyramidenmodell zu den verschiedenen Sportmodellen“, wird klar, dass es nicht nur eine Möglichkeit gibt, innerhalb einer Sportart zu differenzieren. Sie schreiben 2002, dass die Differenzierung und die Wertepluralisierung der vergangenen Jahrzehnte konsequent zum Zerfall des Sports als einheitliches Gebilde geführt hat. Das „Pyramidenmodell des Sports“ prägte über Jahrzehnte unser Sportverständnis.

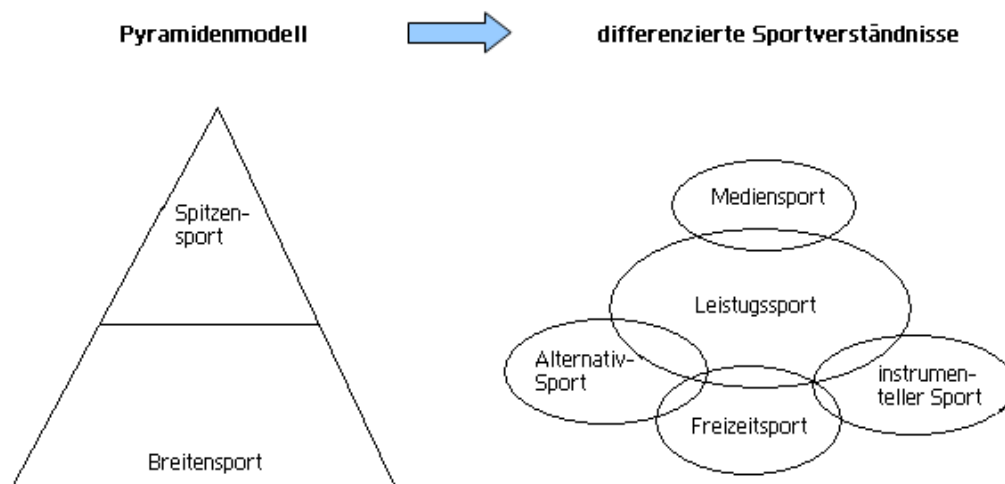


Abbildung 30: Vom Pyramidenmodell zu den verschiedenen Sportmodellen (Digel, Heinemann modifiziert nach Lamprecht & Stamm, 2002, S.59)

Zwar gibt es im Pyramidenmodell eine Unterscheidung von Breiten- und Spitzensport, im Endeffekt sind diese beiden Teile aber trotzdem eng miteinander verbunden. Der/Die Spitzensportler/in, welche(r) als Vorbild und Idol die Masse zur sportlichen Betätigung motiviert, hält sich schlussendlich an die gleichen Regeln, Normen und Werte. Die Masse der Breitensportler bildet seinerseits die Rekrutierungsbasis für die Spitzensportler/innen

der Zukunft. So verfolgen beide Gruppen die gleichen Ziele, was sie unterscheidet ist lediglich das Leistungsniveau (Lamprecht & Stamm, 2002).

Im Laufe der letzten Jahre ist die in der Pyramide festgeschriebene Einheit des Sportsystems in verschiedene Sportmodelle zerfallen, die sich bezüglich Ausprägungsformen, Sportverständnis, Wertestruktur und Organisationsform grundlegend unterscheiden. Lamprecht und Stamm vergleichen 2002 zum Beweis, das es sich tatsächlich um unterschiedliche Sportmodelle innerhalb einer Sportart handelt und nicht nur einfach um verschiedene Formen eines einheitlichen Sportkonzepts, den Wettkampfsport mit dem Freizeitsport. Sie zeigen, dass in den verglichenen Modellen völlig andere Motive, Ziele und Wertvorstellungen vorherrschen.

„Während im traditionellen Sportmodell Wettkampf und Leistung dominieren, stehen im Mediensport Unterhaltung und Kommerz, im Alternativsport Entspannung und Körperkultur und im instrumentellen Sport Rehabilitation, Prävention und Ausgleich im Vordergrund.“ (Lamprecht & Stamm, 2002, S. 60)

Diese Differenzierung in verschiedene Sportmodelle ist laut Lamprecht und Stamm 2002 auch nicht mehr rückgängig zu machen, da sich Wachstum und Einheit nicht miteinander vereinbaren lassen. Das erklärt auch die heutzutage bestehenden, unterschiedlichen Formen von Sport, die sich teilweise von ihrer Struktur aber auch von ihrer Funktion stark voneinander unterscheiden. Am besten lässt sich diese Entwicklung an den zuletzt ständig zunehmenden Begriffswirrwarr erkennen: Gegenwärtig reicht das Wort „Sport“ nicht mehr aus, um eine körperliche Tätigkeit ausreichend zu beschreiben. Man unterscheidet unter anderem in: Freizeitsport, Abenteuersport, Spitzensport, Behindertensport, Trendsport, Gesundheitssport, Passivsport, Alternativsport, Seniorensport, Berufssport, Jugendsport, Mediensport, Showsport, usw. (Lamprecht & Stamm, 2002).

Für Lamprecht und Stamm (2002) liefert die Vielfalt des modernen Sports eine wesentliche Erklärung für dessen Erfolg. Die Masse an Sportangeboten machen den Sport zu einem unübersichtlichen, aber auch benutzerfreundlichen Feld, wo für jedes individuelle Bedürfnis ein entsprechendes Angebot zu Verfügung steht. Erst die vielen Sportmöglichkeiten haben dazu geführt, dass neue Gesellschaftsgruppen überhaupt einen Zugang zum Sport finden konnten. Umgekehrt haben die vielen Leute, die in der einen oder anderen Weise vom Sport begeistert und fasziniert sind, dank ihrer vielfältigen Motivationen, Ideen und Ansprüchen dazu beigetragen, dass sich der Differenzierungsprozess weiter verstärkt hat.

Ein Kennzeichen des modernen Sports ist also die Bildung von unterschiedlichen Sportmodellen, die sich zum Teil in Konkurrenz zueinander entwickeln. Diese soziale Differenzierung hat weitreichende Konsequenzen für das soziale Umfeld, welches das jeweilige Sportmodell beziehungsweise „den Sport“ als ganzen umgibt. Organisationen, Vereine und eventuell auch Sportler/innen müssen verschiedenen Modellen gleichermaßen gerecht werden, wenn sie nicht an Zuspruch einbüßen wollen. Selbiges gilt für die Sportsoziologie. Entsprechend dieser Entwicklung muss sie all diesen Modellen des Sports gerecht werden, also damit auch entsprechend differenziert als Soziologie einzelner Sportmodelle angewendet werden (Heinemann, 2007).

Zur besseren Verständlichkeit werden hier einige Beispiele für die differenzierten Sportverständnisse in verschiedenen Sportmodellen aufgeführt (Lamprecht & Stamm, 2002)

- Mediensport: Unterhaltung, Kommerz, Medien, Wettkampf, Profistatus
- Leistungssport: klassisches Sportmodell, Wettkampf, Amateurstatus, Vereinsmitgliedschaft
- Freizeitsport: Freude, Mitmachen, (halb)offene Organisationen oder Fitnesszentrum
- Alternativsport: Subkultur, Körperkultur, Lebensstil, offene Organisation
- Instrumenteller Sport: Sport im Dienst „höherer Ziele“: Rehabilitation, Erziehung, Integration

3.3.2 Ausdifferenzierung im Segelsport

Die im vorigen Kapitel beschriebene Ausdifferenzierung innerhalb von Sportarten gilt es nun auf den Segelsport umzulegen. Einen ersten Ansatz diesbezüglich entwickelte Birkelbach 1986. Er unterschied mithilfe eines modifizierten Koordinatensystems zwei Hauptrichtungen die historisch gesehen seit den Anfängen des Segelsports in Konkurrenz zueinander stehen.

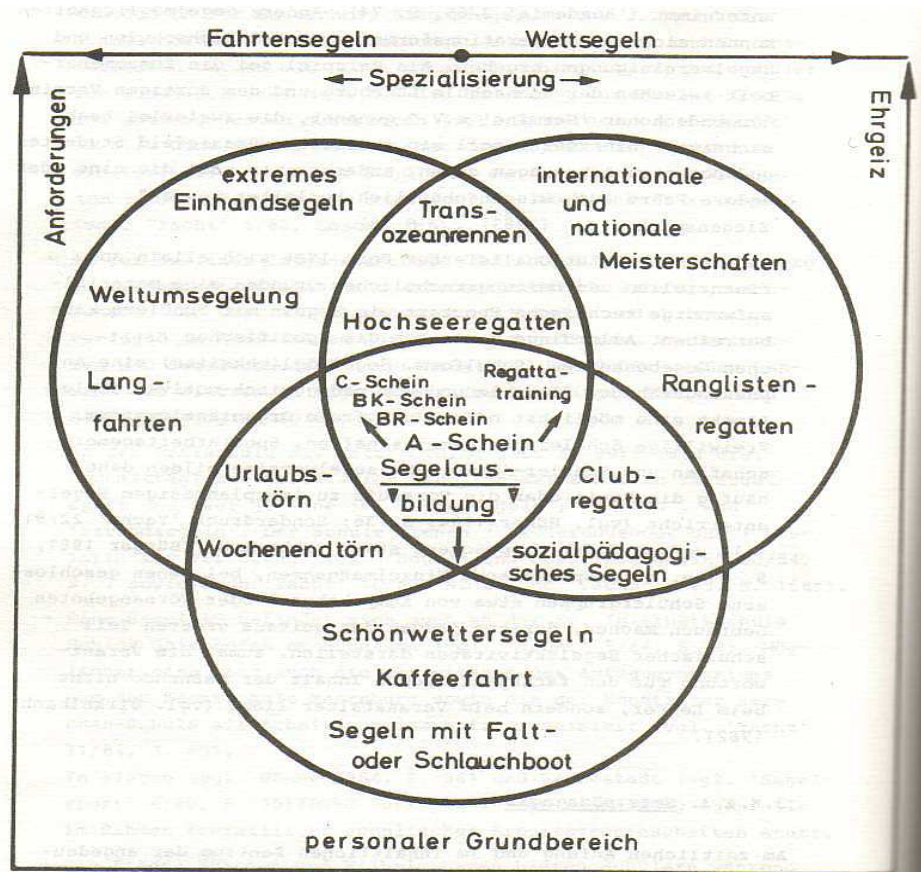


Abbildung 31: Differenzierung innerhalb der Sportart Segeln (Birkelbach, 1986, S. 460)

Das Fahrtsegeln und das Wett- bzw. Regattasegeln stellen in seiner Graphik die X-Achse dar. Die Y-Achse determiniert die Anforderungen und den Ehrgeiz, die notwendig sind, um diese Ausprägung des Segelsports zu praktizieren. In der Mitte - also um den Nullpunkt - ist sinngemäß die A-Schein Ausbildung verankert, welche den ersten Schritt darstellt, um überhaupt gesetzlich befugt zu sein, ein Segelboot bedienen zu dürfen. Von dort aus gibt es drei Entwicklungsmöglichkeiten für das Individuum, welche in der Graphik mit kleinen Pfeilen versehen worden sind. Der erste und anspruchsloseste Pfad, den man im Segeln einschlagen kann ist sinngemäß am niedrigsten Punkt der Y-Achse angesiedelt. Er stellt das gelegentliche Benutzen eines Bootes für Ausflüge, zum Badevergnügen oder Kaffeefahrten dar. Vergleichbar ist diese Ausprägung mit der Lustsegelei aus den Anfängen des Segelsports, wobei sich hier die Frage stellt, ob das definitiv eine „sportliche“ Betätigung ist. Die zweite Möglichkeit nach dem A-Schein (heute Fahrtenbereich 1) dem Segeln treu zu bleiben ist, den weiteren Ausbildungsweg des jeweiligen Landes zu folgen und weitere Lizenzen zu erwerben. Diese sind auch Voraussetzungen für die Charter von Yachten am Meer und ermöglichen je nach Leistungsniveau des Individuums Lang- und Weltumsegelungen. Die anspruchsvollste Ausprägung des Fahrtsegelns ist das Einhandsegeln bei dem eine Yacht einzig und

alleine von einer Person bedient wird. An der Schnittstelle von anspruchsvolleren Fahrtensegeln und legerem Schönwettersegeln liegt der Wochenend- bzw. Urlaubstörn. Auch hier ist die Frage, ob ein Urlaubstörn noch als Ausdifferenzierung innerhalb des Segel“sports“ gezählt werden kann. Die letzte Möglichkeit seinen individuellen Bedürfnissen im Segelsport nachzugehen, ist laut Birkelbach (1986) die Absolvierung eines oder mehrerer Regattatrainings. Dieses ist zwar keine Voraussetzung um an Regatten teilnehmen zu können, doch es verbessert zweifelsohne die Chancen eine bessere sportliche Leistung zu erbringen. Folgt man diesem Weg, steigen die Anforderungen je nach Regattatyp. Im Kapitel 3.2.6 ist die Regattahierarchie bereits beschrieben worden. Das höchste erreichbare Level sind Europa- und Weltmeisterschaften. An der Schnittstelle von Fahrten- und Wettsegeln auf hohem Niveau finden sich Hochseeregatten und Transoceanrennen. Im überschneidenden Bereich von gelegentlichen Schönwettersegeln und Regattasegeln tummeln sich Clubregatten und sozialpädagogisches Segeln.

Seit diesem ersten Versuch, den Segelsport mit all seinen Facetten zu erfassen, sind mittlerweile 24 Jahre vergangen. Im Empirischen Teil dieser Arbeit wird geklärt werden, welche Ausdifferenzierungen und Entwicklungen sich seit damals vollzogen haben.

4 Soziokulturelles Wertesystem des Segelsports

Die Basis für eine Sportartenanalyse aus der Perspektive der Soziologie stellen die Werte und Normen dar, die innerhalb dieses speziellen Systems herrschen. Deshalb ist es notwendig das Wertesystem des Segelsports und seines Umfeldes zu kennen und zu verstehen. Weiters dienen die in diesem Kapitel folgenden hermeneutisch erhobenen Fakten als Grundlage für die im empirischen Teil dargestellten Interviews.

4.1 Das Image des Segelsports

Der häufig in der Marketing- und Managementbranche verwendete Begriff „Image“ wird laut dem Bertelsmann Lexikon als Gesamtheit aller Vorstellungen und Erwartungen, die mit einer Persönlichkeit, einer Firma oder einem System verbunden werden, definiert. So kann auch eine Sportart über ein bestimmtes Image in der Gesellschaft verfügen.

Da es zu diesem speziellen Thema noch keine fundierten wissenschaftlichen Untersuchungen gibt, können hier nur indirekte Erkenntnisse aus anderen Arbeiten einfließen. Pisa (1995) schreibt, dass Segeln in Österreich als Sportart oft verkannt wird. Der technische Aspekt ist in der Sportart Segeln augenscheinlicher als die physische Anstrengung, zumal es viele Bootstypen gibt, auf denen man gemütlich sitzend eine Regatta bestreiten kann. Die notwendige Athletik ist vom Bootstyp, den Witterungsbedingungen und der Positionsverteilung an Bord abhängig. Bei Starkwind brauchen Jollensegler/innen sehr viel Kraft und Ausdauer, bei Manövern vor allem Schnelligkeit. Eine gute körperliche Verfassung ist die Voraussetzung, um bei hoher physischer Belastung noch auf Technik und Taktik fokussiert zu bleiben. Doch gerade diese körperlichen Aspekte des Segelsports bleiben den meisten verborgen. Gerade die Vielseitigkeit, die den Segelsport für eine breite Masse von Menschen mit unterschiedlichen Bedürfnissen interessant macht, wird ihm zum Verhängnis. Niemand der sich einen typischen Segler/innen vor seinem geistigen Auge vorstellt, sieht einen vollkommen austrainierten Spitzensportler/innen, obwohl das in den meisten olympischen Bootsklassen der Fall ist. Außerdem schreibt Pisa (1995), dass genau das einer der Reize am Segeln ist. Man kann diesen Sport in gewissen Bootsklassen bis ins hohe Alter und in mäßiger körperlicher Verfassung auf einem extrem hohen Niveau ausführen. Doch für den Laien und auch für den Segler/innen selbst wirken die zahlreichen und unterschiedlichen Schiffsformen und die verschiedenen Möglichkeiten, welche sich ausdifferenziert haben den Segelsport zu betreiben, wie ein undurchschaubares Chaos. Meist ist ein/e Segler/in

ein/e Spezialist/in in dem ihm/ihr nahestehenden Bereich, ohne deswegen den völligen Überblick über den gesamten Bereich zu haben. Von außen kann die Vielfalt an Möglichkeiten wie ein Mangel an Organisation und Know-How scheinen, doch ist jede Ausprägung des Segelsports eine eigene, deutlich abgegrenzte Kunst auf einem anderen Bootstyp.

Die Tatsache, dass es für Zuschauer/innen umständlich ist, Segler in „Action“ zu sehen, ist vermutlich einer der Gründe, warum die meisten Leute Segeln eine langweilige Charakteristik zuschreiben. Beobachtet man Segelschiffe am Horizont bewegen sie sich auf Grund der dazwischenliegenden Distanz für das Auge des Betrachters gemächlich fort, was oft einen falschen Eindruck hinterlässt. Um einer Crew bei ihrer Arbeit am Segelschiff zuzuschauen benötigt man ein eigenes Boot. Doch sobald man dieses besitzt ist man ohnehin schon selbst ein Wassersportler. Die fehlende Akzeptanz und die geringe Verbreitung macht eine verstärkte Präsenz in den Medien unmöglich. Und das, obwohl Österreich vom olympischen Medaillenspiegel aus betrachtet eine Segelnation ist.

„Was die Erfolge betrifft, ist Österreich sicherlich eine Segelnation. Und wenn man sich das Verhältnis der Wasserflächen zur Landesgröße anschaut, erst recht. Was fehlt, ist die Selbstverständlichkeit Segeln als etwas Traditionelles anzusehen, so wie es in Frankreich, Spanien, Neuseeland oder Großbritannien der Fall sei. Österreich ist so gesehen eben doch eine Binnennation.“ (Roman Hagara in Köttritsch, 2009)

Wie Schumacher (1997) erklärt, war das frühe Segeln kein Sport im modernen Sinne. Es war als eine Antwort auf die Industrialisierung aufzufassende, zu tiefst politische Lebensform der Oberschicht zu verstehen. So ließ sich bald die bereits sportlich rudende Konkurrenz abfällig über die Segler/innen aus. "Leider hört man recht oft, nicht nur von Uneingeweihten, sondern selbst in wassersportlichen Kreisen den Vorwurf, dass die Segler/innen nur Müßiggänger seien, sich vom Winde treiben und von der Sonne bescheinen ließen, ohne die Gelegenheit zur körperlichen Ertüchtigung zu haben, wie dies etwa beim Rudersport oder in der Leichtathletik der Fall sei." Sieht man 'Sport' als 'körperliche Betätigung', so ist die Frage, ob Segeln ein Sport ist, durchaus berechtigt, besonders wenn man das Fahrtensegeln betrachtet. Hieran zeigt sich jedoch, dass für die Oberschicht 'Sport' seinen Sinn nicht allein in der körperlichen Betätigung findet.“ (Schumacher, 1997).

Weiß und Russo schreiben 1987, dass das Segeln alle Image-Merkmale eines Oberschichtsports aufweist. Ausschlaggebend dafür sind keine besonders hohen Sympathiewerte und zurückhaltende Urteile. Das hervorstechendste Merkmal ist das

Moment der Schönheit. Die Vorstellung des „stolzen“ Segelschiffs mit geblähten Segeln und spritzender Gischt ist laut den Autoren evident genug, um die ästhetische Seite dieses Sports als Hauptmerkmal des Images zu betonen. Relativiert wird diese Erkenntnis durch die Aussage, dass in der Bevölkerung nur unklare Vorstellungen über den Segelsport bestehen, die von der Wahrnehmung einer gewissen Gefährlichkeit bis zur Einschätzung geringer gesundheitsfördernder Qualitäten reichen.

Pisa schreibt zu diesem Thema 1995, dass auch Segler/innen selbst manchmal am sportlichen Wert ihrer Beschäftigung zweifeln, was wie sie vermutet, wahrscheinlich am einseitigen Bild des Spitzensports in unserer Gesellschaft liegt.

„Spitzensportler sind dünn und 150% austrainiert. Der Erfolg hängt stets zum allergrößten Teil von der Körperlichen Verfassung ab; mehr körperliche Fitness führt zwangsläufig und recht unmittelbar zu mehr Erfolg; gewinnen sollte der, der am „stärksten“ ist. Segeln weicht in einigen Punkten davon ab.“ (Mayrhofer, 1989, S.2)

Laut Mayrhofer (1989) gilt Segeln als eine der komplexesten und intelligentesten Sportarten überhaupt. Segler/innen sollten sich deshalb ihrer Sportart nicht schämen und das Segeln als Spitzensport verstecken, sondern es im Gegenteil als einen Vertreter eines modernen, umfassenden Sportbildes in die Öffentlichkeit tragen.

Selbst Segler/innen untereinander sind sich uneinig wo man die Grenze zwischen Sport und Hobby ziehen soll. Diese diffizile Lage lässt sich gut anhand der Meinung von Andreas Hanakamp, einst Olympiasieger und zuletzt beim Volvo Ocean Race aktiv, erkennen: „Von den 17.000 Mitgliedern des Österreichischen Segelverbands sind viele „Wassercamper“. Das soll nicht despektierlich klingen. Das Fahren von Bucht zu Bucht gibt ein tolles Gesamterlebnis. Aber mit Segeln um des Segelns Willen habe das nichts zu tun und erschließe keine Quelle für den Spitzensport.“ (Köttritsch, 2009).

4.2 Identität im Segelsport

Nachdem es sich um ein sportwissenschaftliches Thema handelt wird dieses Kapitel von einem sportsoziologischen Blickwinkel aus behandelt werden.

Der Sportsoziologe Weiß definiert Identität 1999 folgendermaßen:

„Identität bezeichnet das Bild (die Vorstellung), das ein Individuum von sich selbst hat bzw. ist die Antwort auf die Frage 'Wer bin ich'“.

Weiters unterteilt er die Identität in persönliche und soziale Identität, wobei Erstere die Originalität und Unverwechselbarkeit des Individuums zum Ausdruck bringt, und Letztere aus gesellschaftlich vorbestimmten und normierten Rollen (z.B. Lehrer oder Schüler, Sohn oder Tochter, Katholik oder Protestant) besteht (Weiß, 1999).

Durch diese Voraussetzungen wird der Begriff der „sozialen Rolle“, welcher als „die normative Erwartung eines situationsspezifisch sinnvollen Verhaltens“ (Weiß, 1999) definiert wird, essentiell für das Verständnis der Thematik.

Die Brücke des Sports zur Identität baut Weiß 1999 auf Seite 11 folgendermaßen:

„Der Sport ist nicht nur ein Mikrokosmos der Gesellschaft, er reflektiert also nicht nur Krisen, Trends, Moden Anschauungsweisen, etc., er verstärkt auch noch Prinzipien der modernen Gesellschaft, bringt sie stärker zum Ausdruck. Das wesentliche, das sonst so oft verborgen bleibt, kommt im Sport ans Tageslicht und wird jedem verständlich. Daher eröffnet der Sport mit seinen Zielen, Werten, Verhaltensmustern und Wirkungen dem Individuum eine hervorragende Möglichkeit, Anerkennung bzw. Identitätsbestätigung zu erfahren.“

und

„Der Mensch ist auf diese Identitätsbestätigung angewiesen, um sich in die Gesellschaft einzugliedern bzw. um sich seinen Platz in der Gesellschaft zu erkämpfen. Man kann also von einem generellen Streben, einem Sich-Bemühen um soziale Anerkennung ausgehen“

Die Begriffe der personalen und der sozialen Sportidentität, hergeleitet von der persönlichen und der sozialen Identität, beschreiben im ersten Fall das Bild das der/die Sportler/in von sich selbst hat. So wird durch die personale Sportidentität die Ausprägung der Identifikation des Menschen in seiner Rolle als Sportler/in gemessen. Die persönliche Affinität des Menschen zu seiner Sportart ist umso höher, je höher diese Ausprägung ist. Die soziale Identität bezeichnet wie vorher bereits erwähnt, wie stark die Vorstellungen, die man von sich selbst hat, von den Erwartungen des sozialen Umfelds geprägt werden. Analog zu dieser Beschreibung ist die soziale Sportidentität ein Maß für die Sicht des/der Athleten(in) in seiner/ihrer Rolle als Sportler/in die ihm/ihr von den stereotypen, normativ geprägten Vorstellungen, Erwartungen und Anforderungen der anderen zugeschrieben wird (Hilscher, 2003).

Für den Segelsport gibt es hierzu eine Arbeit von Moser, der 2006 die sportliche Identität im Leistungssport Segeln mit Hilfe einer quantitativen Umfrage untersuchte. Das Ergebnis ist wenig überraschend:

„Die Leistungssportler werden nur in sehr geringem Maße von ihrem sozialen Umfeld über ihre Rolle als Leistungssportler im Segeln definiert. Für ein ungebildetes Publikum ist der Segelsport in seiner Komplexität wenig bekannt und daher besteht auch geringes Wissen darüber. Das soziale Umfeld sieht die Probanden (N=32 Männer und 8 Frauen die Leistungssport Segeln betreiben) zwar als Sportler und erkennt einigermaßen die Bedeutung des Sports für sie, stellt diesen aber nicht als sehr bedeutsames Identifikationsmerkmal der untersuchten Personen dar.“ (Moser, 2006, S. 86)

Zur personalen Sportidentität fand Moser heraus, dass sich die befragten Leistungssportler/innen in hohem Maße mit deren Sportart identifizieren, was für einen Wettkampfsportler „nicht überraschend“ ist.

Zur personalen und sozialen Sportidentität von Hobbysegler/innen gibt es aktuell noch keine Untersuchung.

4.3 Motivation im Segelsport

Nuttin bezeichnet 1980 auf Seite 1403 die Motivation als

„einen der hypothetischen Vorgänge, die in der Determinierung des Verhaltens neben der Wirkung eines Reizes oder einer wahrgenommenen Situation, neben den Vorgängen des Lernens und gewissen Dispositionen, wie etwa den Fähigkeiten, eingreifen. Während jedoch die Fähigkeiten vor allem den Ertrag oder das Adaptionsniveau eines Verhaltens beeinflussen, bestimmt die Motivation dessen Aktivierungsgrad, dessen Intensität und Beständigkeit sowie dessen allgemeine Richtung.“

Eine divergierende Sichtweise bieten Röthing & Größing (2007) auf Seite 79:

„Mit dem Begriff der Motivation wird versucht, Unterschiede in Erleben und Handeln verschiedener Menschen in vergleichbaren Situationen oder auch Unterschiede im Verhalten eines Menschen in unterschiedlichen Situationen zu erklären. Es wird unterstellt, dass menschliches Verhalten von Bewegünden, Motiven geleitet wird.“

Diese Motive, angewandt auf das Bezugssystem des Sports, weisen eine typische Charakteristik auf. Fragt man Personen nach ihren Bewegünden Sport zu betreiben, ist

die häufigste Antwort: „Aus Freude, Spaß und Entspannung.“ Höhere Altersgruppen motiviert hingegen eher der gesundheitliche und konditionelle Aspekt des Sports. Weitere häufig genannte Motive sind „Fitness“, „etwas für die Schönheit tun“ oder aber auch der Wunsch nach sozialen Kontakten. Im Sport werden Motive also als individuelle Zielvorstellungen definiert, die auf eine sportliche Situation gerichtet sind (Gabler, 1988).

Pisa beschreibt 1995 auf Seite 37 die wesentlichen Motive einer Partizipation am Segelsport folgendermaßen:

„Segeln ist nicht nur ein Sport für alle, es ist auch ein Sport für immer, denn er kann bis ins hohe Alter auf Lebenszeit betrieben werden. Die Bewegung an der frischen Luft kann außerdem als gesund gewertet werden. Für jeden findet sich immer irgendeine Beschäftigung an Bord, somit hat Segeln einen Wert für alle Beteiligten, auch wenn sie keine „Profis“ sind.“

Ein weiterer Grund für Manche sich dem Segelvergnügen hinzugeben, ist die Naturverbundenheit, welche ein wesentliches Merkmal dieses Sports darstellt. Nicht nur die Abhängigkeit von den Elementen Luft und Wasser empfinden manche als reizvoll, sondern auch die Möglichkeit, mit dem Segelschiff Flecken auf der Landkarte zu erkunden, welche man mittels anderer Transportmittel nicht erreichen kann. Das Boot ist somit Bindeglied im Spiel von Wasser, Wetter, Wind und Wellen und befördert seine Passagiere in ruhige, erholsame Gefilde.

5 Interviewkonzeption

Ziel dieses Kapitels ist es, einen Interviewleitfaden zu erarbeiten, der gestützt von den hermeneutisch erhobenen Fakten, folgende Forschungsfragen klären soll:

- Wie entwickelte sich der Segelsport in Österreich in den letzten 20 Jahren?
- Wie verlief die Differenzierung von Spitzen- und Breitensport sowie Binnen- und Hochseeseglern in Österreich während der letzten Dekade?
- Welche Differenzierungen lassen sich gegenwärtig innerhalb des Segelsports in Österreich feststellen?

5.1 Das Leitfadeninterview

5.1.1 Erhebungsverfahren und Ablaufschema

Das Leitfadeninterview – in der Literatur auch „offenes Leitfadeninterview“ bezeichnet – kommt in Forschungskontexten zur Anwendung, in denen eine relativ eng begrenzte Fragestellung verfolgt wird. Wie der Name schon sagt, steht dem/der Interviewer/in ein zuvor erarbeiteter Leitfaden zu Verfügung, der das Interview einem Ordnungsraster unterwirft. Das Leitfadeninterview ist also stärker inhaltlich vorstrukturiert wie andere qualitative Erhebungsformen. Oft werden im Rahmen dieser Interviewform entsprechend spezifische Fragen gestellt, die einen negativen Effekt – wie zum Beispiel dementsprechend kurze Antworten – zur Folge haben. Um dessen entgegenzuwirken ist es wichtig, von einer allzu spezifischen Vorgabe bereits zu Beginn des Interviews abzusehen. So kann man bei der Erstellung eines Leitfadens von dem Grundprinzip „Vom Allgemeinen zum Spezifischen“ ausgehen. Am Beginn des Interviews kann deshalb auch unter Umständen eine narrative Eingangsfrage stehen, die „den Interviewpartner in die Lage versetzt, den zur Diskussion stehenden Sachverhalt aus seiner Sicht zu umreißen.“ (Przyborski & Wohlrab-Sahr, 2009, S. 141). Wichtig ist, dass die Abfolge offener Fragen am Anfang und spezielleren Nachfragen eingehalten wird. Der/Die Interviewer/in sollte immer bereit sein, sich von seinem/ihrem Gegenüber überraschen zu lassen und gegebenenfalls seine/ihre Reichweite der Forschungsfrage zu überdenken. Auch am Beginn eines neuen Themenkomplexes ist es ratsam, mit einer offenen Frage das

Gespräch einzuleiten, an die dann wiederum spezifischere folgen. „Diese Vorgehensweise ermöglicht, dass Sachverhalte in ihrer situativen Einbettung und in ihrem personalen, sozialen und institutionellen Kontext in den Blick kommen.“ (Przyborski & Wohlrab-Sahr, 2009, S. 142). Kriterien der Interviewführung sind deshalb: Offenheit, Spezifität, Kontextualität und Relevanz (Przyborski & Wohlrab-Sahr, 2009).

5.1.2 Prinzipien der Durchführung

Mann sollte darauf eingestellt sein mit dem vorbereiteten Leitfaden flexibel umzugehen und schon im Vorhinein die Fragen so formuliert haben, dass deren Reihung einen systematischen Aufbau vorweist. Sie sollen beim Gegenüber eine relativ freie und selbstläufige Darstellung in Gang setzen. Nach dem Eingangsstimulus und dem darauf bezogenen Nachfragen sollten die jeweiligen inhaltlichen Themengebiete abgehandelt werden, die wenn möglich auch mit offenen Fragen eingeleitet werden. „Das Prinzip dabei ist immer, dass der Interviewpartner möglichst von alleine die den Forscher interessierende Frage abhandelt, so dass dieser mit seinen spezifizierenden Nachfragen an den Vorgaben des Interviewpartners ansetzen kann.“(Przyborski & Wohlrab-Sahr, 2009, S. 142). Die sachliche Ordnung, die sich der/die Interviewer/in erarbeitet hat ist der Darstellungslogik des /der Interviewten unterzuordnen (Przyborski & Wohlrab-Sahr, 2009).

5.2 Der Leitfaden

1. Vor der Kontaktaufnahme

- Wer ist die kontaktierte Person, aus welcher Gruppe stammt Sie, wen repräsentiert sie?
- Wie wird der Kontakt aufgenommen? Telefonisch, schriftlich, per email, ...?
- Wie ist der Kontakt zustande gekommen? Durch wen vermittelt,? Im Interview darauf Bezug nehmen.
- Warum wurde diese Person ausgewählt?

2. Erste Kontaktaufnahme

- Kurze Vorstellung der eigenen Person
- Kurze Erläuterung des Diplomarbeitsthemas
- Aufklärung über Interview-Vorhaben
- Worum soll es gehen? Was ist das Ziel der Erhebung?
- Inwiefern liegt das Interview auch im Interesse der befragten Person?

- Wie lange wird das Interview ca. dauern?
- Wo soll das Gespräch stattfinden?

Das Interview

1. Begrüßung – Gesprächseinstieg

- Allgemeine Rahmenbedingungen aus dem Erstgespräch wiederholen
- Begründung der Tonbandaufnahme – Einverständnis einholen
- Hinweis auf Anonymität ???
- Vorstellung der eigenen Person (Hintergrund, Bezug zum Thema Segeln)
- Was passiert mit den Daten? Kontext des Interviews
- Eventuell Information wie man während des Interviews vorgeht (z.B. Paraphrasieren)

2. Angaben des Interviewpartners

- Vorstellung der Person
 - Affinität zum Segelsport
 - kurzer seglerischer Lebenslauf
Wie sind Sie zum Segelsport gekommen?
Können Sie mir mehr über Ihren seglerischen Werdegang erzählen?
 - momentaner seglerischer Schwerpunkt
Welche Ambitionen haben Sie um gegenwärtig den Segelsport auszuüben?
In welchen Bootsklassen Segeln Sie gegenwärtig?
Und was sind Ihre Ziele?
 - Angaben zur derzeitigen Institution
 - Beschreibung der eigenen Position innerhalb der Organisation
Sie sind momentan in der Organisation X als X tätig, können Sie mir über diese Position mehr erzählen?
 - Aufgabenbereich, Tätigkeitsbereich
Und welche Aufgaben bzw. Tätigkeiten müssen Sie dort erfüllen?

Sind Sie zufrieden mit dem, was Sie dort tun?

Mit welchen Problemen werden Sie konfrontiert?

- Dauer der Beschäftigung

Seit wann haben Sie diese Position inne?

Wie sehen Sie ihre Zukunft in dieser Organisation?

3. Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft

- Image des Segelsports

Können Sie mir in wenigen Worten beschreiben, was der Segelsport für Sie ausmacht?

Wie glauben Sie, wird der Segelsport von Unbeteiligten gesehen?

Warum glauben Sie wird der Segelsport so gesehen?

Welche Charakteristik hat ihrer Meinung nach der Segelsport?

- Sterotypen

Glauben Sie, ist der Segelsport nach wie vor ein Sport für Eliten?

Können Sie verstehen, dass manche Leute den Segelsport als langweilig empfinden?

- Segeln, ein Sport?

Ist Segeln ihrer Meinung nach als Sportart zu definieren?

Gilt das auch für die Teilbereiche Fahrtensegeln, Freizeitsegeln, Urlaubssegeln?

- Identität im Segelsport

- Personale Sportidentität

Wie würden Sie ihren seglerischen Charakter beschreiben?

Beeinflusst ihrer Meinung nach das Segeln ihren Charakter?

- Soziale Sportidentität

Wissen ihre Freunde und Bekannte, dass Sie Segler sind?

Werden Sie oft darauf angesprochen?

Gibt es ihrer Meinung nach Gemeinsamkeiten, die alle Segler aufweisen?

- Motivation im Segelsport

Was macht den Segelsport für Sie interessant?

- Für Aussenstehende?
- Für Segler?

4. Entwicklung des Segelsports

Wenn Sie jetzt 20 Jahre zurückblicken, was waren Ihrer Meinung nach die auffälligsten Ereignisse im Segelsport?

Und im österreichischen Segelsport?

Zeichnen sich Ihrer Meinung nach Trends in der Segelszene, speziell in der österreichischen Segelszene ab?

Gibt es für Sie in den letzten 20 Jahren spürbare Verbesserungen oder Verschlechterungen im Segelsport? (z.B. Regel technisch, Teilnehmerzahlen, etc.)

- Sportspezifische Entwicklungen

Was hat sich, blickt man 20 Jahre in die Vergangenheit, in der Entwicklung der Segelschiffe und Bootsklassen verändert?

Zeichnen sich Trends ab?

Gibt es ihrer Meinung nach bestimmte Rennmodi, Bootsklassen oder Segelformen die gegenwärtig vermehrten Zulauf haben?

Was glauben Sie wird in Zukunft verstärkten Zulauf haben?

- Institutionelle Entwicklungen

Fallen einem, betrachtet man speziell das Umfeld des Segelsports, Veränderungen in den letzten 20 Jahren auf?

Gibt es nennenswerte Veränderungen im Rahmen des organisierten Segelsports?

Gehen ihrer Meinung nach Dach- und Fachverbände ausreichend auf die Wünsche der Segler ein?

Was könnte man ihrer Meinung nach verbessern?

6. Spitzen- vs. Breitensport, Hochsee- vs. Jollensegeln

In der Segelszene wird in letzter Zeit offen über eine Kluft zwischen Hochsee- und Jollensegler bzw. Breiten- und Spitzensportler debattiert. Was sagen Sie zu dieser Debatte?

Wie ist ihrer Meinung nach diese Debatte entstanden?

Können Sie verstehen, dass hier Differenzen entstehen?

Wer könnte zur Lösung dieses Problems beitragen?

Im Frühjahr 2010 ist ein weiterer Fachverband gegründet worden, der allerdings (noch) nicht über die Kompetenzen des Österreichischen Segelverbands verfügt. Was halten Sie von diesem Lösungsansatz?

Hat sich ihrer Meinung nach der ÖSV richtig verhalten, als er eine Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Hochseeverband ausgeschlossen hat?

Wie glauben Sie geht es in dieser Angelegenheit zukünftig weiter?

8. Ausdifferenzierung (Arten, Möglichkeiten) des Segelsports

Segeln ist ein sehr vielseitiger Sport. Es gibt ständig neue Entwicklungen in Bootsklassen und Rennmodi. Fallen Ihnen neue Entwicklungen ein?

Welche Möglichkeiten fallen Ihnen ein, Segelsport zu betreiben?

Kennen Sie ausgefallene Arten, segeln zu gehen?

9. Gesprächsabschluss

- Dank für die Interview-Bereitschaft
- Wie es mit dem Interview weitergeht – Transkription, Auswertung
- Rückmeldung für Ergebnisse der Diplomarbeit

5.3 Kategorien innerhalb des Interviewleitfadens

Um die Auswertung des leitfadengestützten Experteninterviews zu ermöglichen wird ein Kategoriensystem inklusive Unterkategorien verwendet, welches in diesem Kapitel genauer beschrieben wird. Die Zahlen stellen die Hauptkategorien, die Buchstaben die dazugehörige Unterkategorie dar.

1. Seglerischer Werdegang

a.) Sportlicher Werdegang

Diese Kategorie beschreibt die Historie der Segelsportvergangenheit und derzeitige sportliche Projekte

b.) Beruflicher/Institutioneller Werdegang

In dieser Kategorie steht die Historie der beruflichen Vergangenheit sowie der institutionellen Vergangenheit im Mittelpunkt.

2. Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft

a.) Image des Segelsports

Beschreibt die Vorstellungen und Erwartungen, welche die Person vom Segelsport hat und die Vorstellungen und Erwartungen, welche die Gesellschaft vom Segelsport hat. Eine nähere Beschreibung findet sich im Kapitel 4.1.

b.) Identität im Segelsport

Diese Kategorie beschreibt die Identifikation mit der Sportart Segeln. Welche Identität schreiben sich Segler selbst zu? Welches Bild hat der Segler von sich selbst? Details können in Kapitel 4.2 eingesehen werden.

c.) Motivation im Segelsport

Analyse der Motive im Segelsport. Was treibt Segler an diese Sportart auszuüben? Das Kapitel 4.3 bietet nähere Auskunft über dieses Themengebiet.

3. Entwicklung des Segelsports

a.) Sportspezifische Entwicklungen

Beschreibung der sportartspezifischen Entwicklungen der letzten Jahre. In diese Kategorie fallen beispielsweise Tendenzen in Bootsklassen, Änderungen bei Technik, Materialien und dergleichen.

b.) Entwicklungen im Umfeld des Segelsports

Beschreibung der institutionellen Entwicklungen der letzten Jahre. Zu dieser Kategorie zählen Entwicklungen in Institutionen und Organisationen, sowie ein Wandel der Werte und Normen.

4. Konflikte/Probleme im österreichischen Segelsport

a.) Konflikte/Probleme im Umfeld des österreichischen Segelsports

Beschreibung der strukturellen, organisatorischen sowie sozialen Probleme, welche der österreichische Segelsport gegenwärtig konfrontiert.

b.) Technische Probleme

Diese Kategorie befasst sich mit technischen Problemen im Segelsport.

5. Ausdifferenzierung des Segelsports

Beschreibung der Möglichkeiten oder Arten des Segelsports. Eine eingehendere Beschreibung findet sich im Kapitel 3.3.2.

6 Interviewpartner

Bei der Selektion und Terminvereinbarung mit Personen die im Segelsport oder im Umfeld des Segelsports tätig sind kommt es unweigerlich zu Problemen. Zunächst sollte man sich bewusst sein, dass es nicht leicht ist, Personen zu finden welche die notwendigen Anforderungen erfüllen, um das Themengebiet ausreichend beschreiben zu können. Hat man diese Hürde überwunden folgt darauf gleich die Nächste: Die Terminvereinbarung. Segler und deren Betreuer sind naturgemäß selten in ihrem Heimatland anzutreffen. Der internationale Regattazirkus reist um die Welt. So kann es passieren, dass man monatelang auf einen geeigneten Gesprächstermin warten muss.

Interviewpartner 1: Helmut Czasny-Bonomo

Das Interview mit Helmut Czasny-Bonomo fand am 28.09.2010 in dem Studierraum des Universitätssportzentrums auf der Schmelz statt. Herr Czasny-Bonomo ist nicht nur aktiver Segler, sondern arbeitete vier Jahre lang für die International Sailing Federation (ISAF) in England. Derzeit betreut er die Segelakademie des Österreichischen Segelverbandes in Neusiedl.

Interviewpartner 2: Ronnie Zeiller

Das Interview mit Ronnie Zeiller fand am 04.10.2010 in dem Büro seiner Firma in Wien statt. Herr Zeiller ist Mitbegründer der Regatta „Round Palagruza – Cannonball“ und Gründer des Vereins „Sail-Attack“. Mit seiner Idee eine „unabhängige“ Mittelstrecken-Hochseeregatta auf Charterschiffen zu veranstalten, traf er den Nerv der bis dahin tristen Österreichischen Hochsee-Segelszene.

Interviewpartner 3: Alfred Pelinka

Das Interview mit Alfred Pelinka fand am 15.10.2010 auf der kanarischen Insel Lanzarote, in einem Cafe von Puerto Calero statt. Herr Pelinka ist Betreuer der österreichischen Olympiamannschaft 2004 und 2008, derzeit Coach des AEZ RC 44 Teams Austria und bereitet das Duo Spitzauer/Lüzlbauer auf die Olympischen Spiele 2012 vor. Er ist Spezialist für technologisch unterstützte Trainingsentwicklung, Analyse, Strategie und Optimierung.

Interviewpartner 4: Christian Binder

Das Interview mit Christian Binder fand am 17.10.2010 am Flughafen in Barcelona in einem Cafe statt. Herr Binder ist Segelmacher und besitzt seine eigene Segelmacherei (One-CBS Sails) im Burgenland. Sein sportlicher Werdegang führte ihn zu 2 Olympiateilnahmen in der 470er Klasse und zu dem Europameisterschaftstitel in der Soling Klasse. Derzeit ist er Steuermann und Taktiker des RC44 Teams Austria.

7 Interviewauswertung

Die Interviews wurden wörtlich transkribiert und ins Schriftdeutsch übersetzt. Die transkribierten Interviews können im Anhang eingesehen werden. Die zur Auswertung verwendete Methode ist die strukturierende Inhaltsanalyse nach Mayring (2008). Die Analyse ist ebenfalls im Anhang abgebildet.

In diesem Kapitel folgt eine Erfassung der Aussagen über jede einzelne der in Kapitel 5.3 beschriebenen Kategorien, getrennt nach Interviewpartner in einer horizontalen Analyse. In der darauf folgenden vertikalen Analyse werden die Aussagen miteinander verglichen.

7.1 Seglerischer Werdegang

7.1.1 Sportlicher Werdegang

Interviewpartner 1

Ist durch Verwandte zum Segelsport gekommen und segelt momentan nur hobbymäßig. Möchte in Zukunft allerdings wieder eine Mannschaft finden, in der es möglich ist, ein sportliches Ziel zu verfolgen.

Interviewpartner 2

Ist ein Quereinsteiger im Regattasport. Er entdeckte seine Begeisterung für das Segeln auf einem Urlaubstörn mit Verwandten und Bekannten. Demzufolge praktizierte er zuerst das Langenstreckensegeln, bevor er, um sich seglerisch zu verbessern, in einer Jollenklasse Regatten bestritt. Unmittelbar nach dem ersten Kontakt mit dem Segelsport war er von der dahinterstehenden Technik so begeistert, dass er eine Ausbildung zum „Skipper“ absolvierte. Sein momentanes Ziel ist es, die Regatta „Round Palagruza Cannonball“ zu gewinnen, die er selbst veranstaltet.

Interviewpartner 3

Hat den Segelsport durch seine Eltern entdeckt und eine klassische Jugendkarriere im Segelsport bestritten. Mit zunehmenden Körpergewicht und geistigen Fähigkeiten wechselte er in anspruchsvollere Bootsklassen. Er ist in vielen Bootsklassen erfolgreich gesegelt und hat auch früh im „Big Boat“-Bereich Erfahrungen gemacht. Momentan verfolgt er selbst kein seglerisches Ziel.

Interviewpartner 4

Wurde durch Familienmitglieder und Bekannte auf den Segelsport aufmerksam gemacht und hat zuerst ohne die Unterstützung eines Vereins Wettkämpfe bestritten. Die Reihenfolge der Bootsklassen in denen er segelte ist typisch für eine Olympische Karrierelaufbahn. Erfahrungen im „Big-Boat“ Segment sammelte er erst nach seiner Olympischen Karriere. Gegenwärtig ist er Skipper, Rudergänger und Taktiker bei einem Österreichischen RC44 Team und startet regelmäßig in der Jollenklasse „Sprinto“.

Conclusio

Jeder der Interviewpartner ist durch Verwandte oder Bekannte zum Segelsport gekommen. Jeder der Interviewpartner hat Erfahrungen in der Jolle und im „Big-Boat“ Segment gesammelt. Die Personen, die international erfolgreich waren, haben die klassische Jugendlaufbahn im Segelsport bestritten. Sie begannen in der Kinderbootsklasse „Optimist“, stiegen nach ausreichender Entwicklung der körperlichen und geistigen Fähigkeiten in eine anspruchsvollere Bootsklasse wie „Laser“ oder „470er“ um, welche es erlaubten, an olympischen Spielen teilzunehmen.

7.1.2 Beruflicher/Institutioneller Werdegang

Interviewpartner 1

Ist seit 20 Jahren im Segelsport tätig und hat schon immer seinen Lebensunterhalt im Umfeld des Segelsports verdient. Nach seinen Arbeitsstellen in einer Segelschule und in einer Segelmacherei war er auch für die ISAF tätig. Momentan leitet er die Segelakademie des Österreichischen Segelverbands, welche sich zum Ziel gesetzt hat, das Niveau im Breitensport Segeln durch Fortbildungsmaßnahmen zu heben. Im Österreichischen Segelverband ist er für den Bereich der Race Officials, welche die Schiedsrichter, die Wettfahrtleitung und die Jury umfasst, das Vergütungssegeln sowie für Klassenvereinigungen zuständig.

Interviewpartner 2

Nach seinem Einstieg in die Segelszene vor 10 Jahren hat er einen eigenen Verein gegründet in dem er auch selbst Obmann ist. Mithilfe dieses Vereins veranstaltet er jährlich die Regatta „Round Palagruza Cannonball“, die von der Hochseeszene mit Begeisterung aufgenommen wurde. Aufgrund dieses Erfolges und der konsequenten Weitergabe seiner seglerischen Ideale ist er gebeten worden, den Hochseeverband mitzugestalten. Ein

eigenes Referat hat er allerdings abgelehnt, und arbeitet in einer losen Arbeitsgruppe, welche zum Ziel hat, den Hochseesegelsport einem breiteren Publikum zugänglich zu machen.

Interviewpartner 3

Ist für einen kurzen Zeitraum im Verein als Beirat und für den Segelverband als Trainer tätig gewesen. Er arbeitet momentan als spezialisierter Trainer, was folgendes Zitat verdeutlichen soll: „Und das heißt, ich bin ein reiner Segelsport-Wassertrainer, der den Schwerpunkt auf Entwicklung, Segel, beziehungsweise Feinabstimmung, Trimmen, bzw. Kommunikation mit den Zuarbeitenden; Segelmachern im Besonderen; hat. Und der in der Regatta-Vorbereitung versucht, sowohl Manövertraining, als auch taktische Dinge, strukturell so aufzuarbeiten, dass die Leute das dann bei den Regatten umsetzen können.“ (Interview 3, Zeile 37-41).

Interviewpartner 4

Er ist schon seit vielen Jahren im Segelsport berufstätig. Vor 18 Jahren hat er eine Segelmacherei gegründet und arbeitet nebenbei als bezahlter Segelprofi und Trainer. Er war nie für einen Verein oder Verband tätig.

Conclusio

Drei der Interviewpartner verdienen ihren Lebensunterhalt im beziehungsweise im Umfeld des Segelsports. Dieselben Personen sind seit ihrer Jugend in den Segelsport involviert. Die Personen, die im Segelsport international erfolgreich waren, bzw. im nationalen Auswahlkader gewesen sind, haben heutzutage keine institutionellen- oder organisatorischen Aufgaben.

7.2 Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft

7.2.1 Image des Segelsports

Interviewpartner 1

Das Image des Segelsports ist ein teures, exklusives und traditionelles. Dadurch, dass der Segelsport sehr komplex ist, besteht in der Gesellschaft eine gewisse Unwissenheit und Desinteresse. Die vielen Ausprägungsarten des Segelsports lassen viele Interpretationen zu. Sieht man Segeln beispielhaft unter dem Aspekt einer Outdoor-Sportart erhält man

ein romantisches naturverbundenes Bild. Dem Regattasport haftet durch seine Komplexität das Image einer unverständlichen Sportart an.

Interviewpartner 2

Glaubt, dass das Image von der Art des Segelsports abhängig ist, an die das Individuum denkt. Das breitensportliche Image ist schwer zu fassen. Aufgrund der vorhandenen Strukturen hat der Segelsport ein elitäres Image. Urlaubs- und Fahrtensegeln haben das Image nicht sportlich zu sein.

Interviewpartner 3

Er erkennt eine Imageveränderung bei erfolgreichen absolvierten Großereignissen. Ansonsten ist Segeln eine Randsportart ohne gesellschaftliche Bedeutung. Bestimmte Differenzierungen des Segelsports transportieren Wunschvorstellungen der Gesellschaft. Kommerzielle Anbieter schätzen am Segelsport den Aspekt des Teamworks und der hohen Technologisierung, welche marketingtechnisch mit hohen Investitionen verbunden werden kann. Generell hat das Segeln jedoch das Image unverständlich und langweilig zu sein.

Interviewpartner 4

Interviewpartner 4 schreibt dem Segeln ein elitäres und exotisches Image zu, wie folgende Aussage belegt: „Dann ist es in Österreich sicher ein bisschen was Besonderes, weil es ja nicht so alltäglich ist, wenn man Segler ist.“ (Interview 4, Zeile 71-72). Überdies ist er der Meinung, dass ein „sehr, sehr starker Willen dazu gehört, das Segeln intensiv auszuüben, weil das jetzt da nicht so einfach ist, immer da weite Strecken zurückzulegen, um das Hobby oder den Sport ausüben zu können.“ (Interview 4, Zeile 73-74) Er kann gut verstehen das Außenstehende Segeln als langweilig empfinden.

Conclusio

Drei Interviewpartner haben erwähnt, dass das Image von der Differenzierung innerhalb des Segelsports abhängig ist. Das heißt, dass dem Fahrtensegeln, dem Regattasegeln, dem olympischen Segeln, und allen anderen Arten des Segelsports unterschiedliche Vorstellungen, Klischees und Meinungen zugesprochen werden.

Zu den positiven Zuschreibungen gehört, dass der Segelsport ein naturverbundener Sport ist, der wahrscheinlich wiederum aufgrund seiner semantischen Belegung Erstrebenswert, Wünschenswert ist. Die eingesetzten Technologien und die essentielle

Leistungskomponente des Teamworks machen manche Bootsklassen bzw. Differenzierungen zu einer attraktiven Werbeplattform.

Das Image einer elitären, exklusiven und finanziell belastenden Sportart hat für die gesellschaftliche Oberschicht durchaus einen positiven Charakter. Für den Rest der Gesellschaft wirken diese Attribute abschreckend.

Zu den negativen Assoziationen mit dem Segelsport gehört, dass es die Öffentlichkeit als langweilige und unverständliche Sportart empfindet, worüber bei den Interviewpartnern breiter Konsens geherrscht hat.

7.2.2 Identität im Segelsport

Interviewpartner 1

Seine Identifikation mit der Sportart Segeln ist durchwegs gegeben. Laut seinen Aussagen hat sich der Segelsport durch das Erreichen von Olympischen Medaillen selbst gerechtfertigt und bestätigt. Die hervorragenden Leistungen einiger Segler waren sehr wichtig für die Identitätsbildung der gesamten Seglergemeinschaft. Er glaubt an positive Charakterveränderungen durch das Segeln, kann aber keine generellen Charakterzüge von Seglern erkennen. Urlaubssegeln hat für ihn nur im Entferntesten etwas mit Sport zu tun.

Interviewpartner 2

Interviewpartner 2 sieht seine Rolle als Segler von der Umwelt bestätigt. „Weil ich mir auch da denke, dass ich was weitergeben kann. Und irgendwo die Verpflichtung hab, das weiterzugeben. Und auch dadurch, durch Erzählungen, durch... weiß ich nicht, Fotos und moderne Social Networks, vermittelt man da schon ein Bild.“ (Interview 2, Zeile 368-371). Er ist sich bewusst, dass er als Skipper ein Bild vermittelt, welches von seiner Umgebung wahrgenommen wird. Er erfährt eine Identitätsbestätigung durch den Segelsport, wobei er das Fahrtensegeln eindeutig als Sport bezeichnen würde. Urlaubssegeln als Sport zu definieren hält er für schwierig.

Interviewpartner 3

Die Identifikation mit der Sportart Segeln gestaltet sich bei Interviewpartner 3 schwieriger, da er selbst kein aktiver Segler mehr ist. Er meint jedenfalls, dass Segeln in all seinen Ausprägungsarten Sport ist, es schult respektvollen Umgang mit Naturphänomenen sowie die Kommunikation und andere Soft-Skills. Das Segeln beeinflusst den Charakter,

allerdings nicht immer positiv. Erfolgreiche Segler haben ähnliche Charakterzüge. Diese Charakterzüge sind Genauigkeit und Konsequenz in allen Bereichen, Kommunikation und als negativen Aspekt, Ego manie.

Interviewpartner 4

Er identifiziert sich mit der Ausprägung des Regattasegelns, weniger mit Freizeitsegeln. Er glaubt sowohl an positiven als auch an negativen Einfluss des Segelsports auf den Charakter. „Auf der einen Seite, glaube ich, positiv, weil ich sehr offen anderen Menschen gegenüber bin. Und das ist, glaube ich, ein großes Positivum im Sport, dass man seine Aggressionen anderswo ausleben kann. Und da... ja, sehr viel Kontakt zu Menschen hat. Auf der anderen Seite sicher negativ, wenn man das so sagen will, dass ich halt sehr zielstrebig bin, wenn ich was erreichen will. Und das halt teilweise für andere halt nicht vielleicht so angenehm ist.“ (Interview 4, Zeile 108-113).

Conclusio

Jeder der Interviewpartner glaubt an positive Auswirkungen die das Segeln auf die eigene Identität hat. Interviewpartner 3 skizziert auch negative Auswirkungen des Regattasegelns auf den Charakter, welche von Interviewpartner 4 bestätigt werden.

Uneinigkeit herrscht über die Klassifikation der jeweiligen Differenzierungen als Sportart. Vor allem bei der Frage ob Freizeit- oder Urlaubssegler Sportler sind, sind die Meinungen geteilt. Interviewpartner 1 und 2 finden die Frage schwierig zu beantworten, Interviewpartner 3 meint, dass alle seglerischen Ausprägungen Sport sind. Für Interviewpartner 4 ist Freizeit- oder Urlaubssegeln kein Sport. „Das ist... im Prinzip so, wie mit einem Wohnmobil auf Urlaub fahren, oder so. Natürlich muss er jetzt die Fähigkeiten haben, dass er das Boot bewegt, aber als Sport würde ich das nicht bezeichnen.“

Ein interessanter Aspekt wurde von Interviewpartner 1 beschrieben, laut seinen Aussagen hat sich der Segelsport durch das Erreichen von Olympischen Medaillen selbst gerechtfertigt. Die hervorragenden Leistungen einiger Segler sollen demnach sehr wichtig für die Identitätsbildung der gesamten Seglergemeinschaft gewesen sein.

7.2.3 Motivation im Segelsport

Interviewpartner 1

Aufgrund der vielen Differenzierungen innerhalb der Sportart ist es notwendig, in zumindest zwei Bereiche auf der Suche nach Motiven zu unterscheiden, den Freizeit- und den Regattasegler. Das Freizeitsegeln bietet ein umfassendes Gesamterlebnis welches vor allem durch Umwelt-/Naturerfahrungen und Gruppendynamik geprägt wird. Wichtig erscheint ihm hier vor allem das auch Neueinsteiger relativ schnell viele Erfahrungen mit den Elementen machen können und so ein schnelleres Ausblenden des Alltags möglich wird. Das Regattasegeln fasziniert aufgrund seiner Komplexität und seiner Vielseitigkeit. Aufgrund dieser Vielseitigkeit ist es möglich, den Segelsport bis ins hohe Alter auszuüben, wodurch generationsübergreifende Wettkämpfe alltäglich sind.

Interviewpartner 2

Die Hauptmotive für die Partizipation im Segelsport sind für ihn der Aspekt des Teamsports, die Komplexität der Sportart, die Vielseitigkeit der Sportart und die Fairness die in der Sportart herrscht. Für das Urlaubs- bzw. Fahrtensegeln sind die Hauptmotive die Abkehr von der Normalität durch das intensivere Erleben der Natur und die Möglichkeit eine andere Sichtweise auf kulturelle Gegebenheiten zu erlangen. Aber auch das Ausüben der Sportart bis ins hohe Alter und die Grenzerfahrungen die man gemeinsam mit einer Mannschaft erlebt sind für ihn Gründe, um den Segelsport zu betreiben.

Interviewpartner 3

Für ihn steht die Unvorhersehbarkeit der Elemente im Zentrum der Motivsuche. „Ich glaube einfach, dass wirklich diese Auseinandersetzung mit nicht vorhersehbaren Dingen und mit nicht berechenbaren Rahmenbedingungen sicherlich die Faszination zu einem großen Teil ausmacht, neben dieser Technologie- und High-Tech-Schiene, die sicherlich auch sehr wichtig ist.“(Interview 3, Zeile 196-199). In diesem Zitat wird als ein mögliches Motiv auch der Einsatz von „High-Tech“ Materialien und Verfahren genannt.

Interviewpartner 4

Die Gründe warum Menschen laut Interviewpartner 4 diese Sportart betreiben, sind die Vielfalt der Anforderungen, die Verbindung von Technik und Natur, der Wettkampf, die Komplexität des Sports, die angenehmen Begleiterscheinungen wie zum Beispiel das Verreisen, die dahinterstehende Technik und die Vielseitigkeit der Möglichkeiten den

Segelsport zu betreiben.

Conclusio

Wie Interviewpartner 1 zu Recht gefordert hat, wird folgend in Motive für die Partizipation am Regattasport und Freizeitsport unterschieden.

Im Freizeitsport nennen alle Interviewpartner als zentrales Motiv die Auseinandersetzung mit den Elementen Wasser und Luft. Das Spiel mit den Elementen beginnt bereits beim ersten Kontakt mit dem Segelschiff. So sind Erfahrungen bereits möglich, wenn man erst am Anfang seines Seglerlebens steht. Die Unvorhersehbarkeit und die möglichen klischeehaften Momente, welche durch die Natur hervorgebracht werden, treiben zweifelsfrei Menschen an diese Sportart zu erlernen bzw. auszuführen. In dem Zitat von Interviewpartner 1 wird das treffend beschrieben: „Weil es einfach ein schönes Gefühl darstellt für die meisten Leute, die segeln, wenn ihr Boot – mehr oder weniger lautlos – nur durch den Wind angetrieben da in den Sonnenuntergang segelt.“ Das Meistern dieser unvorhersehbaren Elemente ist es auch, was das Teamerlebnis, die Gruppendynamik im Freizeit-Segelsport so besonders macht.

Sportler schätzen am Segelsport vor allem seine Komplexität und seine Vielseitigkeit. Man kann sich ein Leben lang im Segelsport verbessern, schließlich kann man ihn ja auch bis ins hohe Alter ausführen, wie das Zitat von Interviewpartner 2 belegt „Man kann es bis ins hohe Alter machen, wie jetzt bei der Soling-Masters-WM. Da ist der Älteste, glaub ich, 86. Ein Wahnsinn.“ Die „Komplexität“ setzt sich aus vielen Komponenten zusammen. Abhängig von der Bootsklasse spielen Wetterkunde, Taktik und Strategie, körperliche Verfassung, mentale Anforderungen, verwendete Materialien, Navigation, Teamarbeit, Manövertchnik und Segeltrimm eine leistungsentscheidende Rolle. Wie vielseitig der Segelsport ist, wird in Kapitel 7.5 beschrieben.

7.3 Entwicklung des Segelsports

7.3.1 Sportspezifische Entwicklungen

Interviewpartner 1

Interviewpartner 1 nannte eine ganze Bandbreite von sportbezogenen Entwicklungen in den vergangenen 20 Jahren. Allem voran stand die technische Revolution. „Also, ganz besonders der Einsatz von Kevlar und später dann auch von Carbonfaser hat den Segelsport in eine Dimension gebracht, die vor 20 Jahren undenkbar gewesen wäre.“,

analysierte er beispielsweise. Durch den Einsatz dieser neuen Materialien, aber auch durch Weiterentwicklung in Fertigungstechniken können heute schnellere Boote produziert werden als damals. Folgt man seinen Aussagen, wird klar, dass nicht nur die Boote schneller geworden sind, sondern auch der gesamte Sport an Schnelligkeit gewonnen hat. Dies geschieht unter anderem auch durch Änderungen am Wettkampfmodus: „Vor 20 Jahren waren die Wettfahrten bei einer Europameisterschaft, 1993 in Breitenbrunn... die 470er-Europameisterschaft hat die Wettfahrt zwei Stunden gedauert, und man ist eine Wettfahrt am Tag gesegelt. Heutzutage dauern die Wettfahrten teilweise 60 Minuten, teilweise 30 Minuten, abhängig von der Bootsklasse, und man segelt zwischen zwei und vier Wettfahrten. Also, es ist viel kompakter geworden.“ Für diese Tendenz spricht auch die wachsende Popularität des Matchracing – eine Wettkampfform, wo 2 Segelteams in einem kurzen Rennen gegeneinander antreten. Der Segelsport ist sich bewusst, dass er um erfolgreich mehr Menschen für sich zu begeistern, neue Wege gehen muss. Deshalb werden eine bessere Medienwirksamkeit, vermehrte Vermarktungsmöglichkeiten, leichtere Verständlichkeit und größere Zuschauerfreundlichkeit angestrebt. Ein Schritt in diese Richtung ist die Anerkennung und die Aufnahme von Kiteboarding bzw. Kitesurfing in die ISAF.

Interviewpartner 2

Sieht die Entwicklungen der letzten Jahre vor allem in dem "Aussterben" von alten Bootsklassen. Weiters erkennt er einen Trend Richtung Sportlichkeit sowie in Richtung Einheitsklasse. „Die Einheitsklasse ist die Einzige... Ich meine, das... Ich glaube das brauche ich dir ja nicht erzählen, wo man wirklich was vergleichen kann. Alles andere ist nicht einmal sportlich. Ja? Ich... so ähnlich wie Pokern dann schon ein Glücksspiel. Oder eben durch Geld erkaufbar. Na dann kaufen wir halt die besseren Segeln. Das mit dem Material. Also, ich sehe den Trend Richtung Einheitsklassen.“ (Interview 2, Zeile 591-596)

Interviewpartner 3

„Und in den letzten 20 Jahren, würde ich sagen, ist dieser Einfluss von Wissenschaft, im Sinn von Hydrodynamik, Aerodynamik, Materialentwicklung, deutlich größer geworden, der sich aber noch nicht auf alle Bereiche des Segelsports durchgeschlagen hat.“ (Interview 4, Zeile 217-220) Die Professionalisierung und die technologische Weiterentwicklung im Spitzensport haben auch Auswirkungen auf den Breitensport. Die Technologisierung ermöglicht schnellere und extremere Ausprägungsarten des Segelns, was sich wiederum auf die Zuschauerbegeisterung positiv auswirkt.

Interviewpartner 4

Die sportartspezifischen Entwicklungen der letzten 20 Jahre waren durch die Material- bzw. Technologieentwicklung und Medientechnologische Entwicklung geprägt. Zusätzlich ist ein Trend zur Einheitsklasse, zu gesellschaftlichen Events und zu rückläufigen Teilnehmerzahlen erkennbar.

Conclusio

Die mit Abstand wichtigste und auffälligste Entwicklung in den letzten Jahren im Spitzensegelsport war laut den Aussagen der Interviewpartner die technologische Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Fertigungstechniken und der Materialien. Sie hat Auswirkungen auf die Bootsgeschwindigkeit und damit auch auf Rennmodi. Durch das Aufkommen von neuen Bootsklassen kämpfen jetzt andere, unspektakulärere um ihr Überleben. Zwei Interviewpartner sehen im Breitensport einen Trend in Richtung Einheitsklasse. Die Zunahme der Bedeutung von Events fällt ebenfalls zwei Personen auf.

7.3.2 Entwicklungen im Umfeld des Segelsports

Interviewpartner 1

Laut Interviewpartner 1 waren die Entwicklungen im Umfeld des Segelsports in den vergangen 20 Jahren die Professionalisierung, welche allerdings nicht nur Vorteile mit sich bringt, ein Motiv- und Wertewandel, die Anpassung der Strukturen und die Einbindung der Unterhaltungsindustrie. Die durch den America's Cup ins Rollen gebrachte Professionalisierung hält nicht nur bei den aktiven Sportlern selbst Einzug, sondern auch im Umfeld des Sports. So sind nationale und internationale Strukturen mitgewachsen um der Erwartungshaltung der Segler gerecht zu werden. Dass die Gruppe der Spitzenathleten zwar größer geworden ist, aber die Gruppe der Breitensportler abgenommen hat, gehört zu den negativen Auswirkungen der Professionalisierung. Den Motiv- und Wertewandel beschreibt Interviewpartner 1 unter anderem so: „wenn wir heute sehen, wer heute am Segelsport ein Interesse hat, dann sind das heutzutage erfolgreiche Firmenbosse, Leute, die einfach ein Businessmotto hinter ihrem ganzen Leben haben, ja? Während es vor 20, 25 Jahren Leute waren, die einfach von Haus aus reich waren, ja? Und genauso hat sich der Segelsport gewandelt.“ (Interview 1, Zeile 301-305) Er nutzt heutzutage auch die Unterhaltungsindustrie um seine eigene Popularität zu fördern und setzt vermehrt auf zielgruppenorientierte Events.

Interviewpartner 2

Interviewpartner 2 ist der Ansicht, dass Breitensportler vermehrt Herausforderungen suchen, und dass es auch im Breitensport professioneller wird. Wie auch schon Interviewpartner 1 ist er der Meinung, dass Events an Bedeutung gewinnen, wie dieses Statement glauben lässt: „Es wird immer diesen Kornati-Cup geben. Das ist eine lässige, super Geschichte, da können eben die, die Massenveranstaltungen lieben, hinfahren und... Ja, ich war jetzt am Oktoberfest. Also das hat auch seine Berechtigung. Ist der Wahnsinn. Tausend Grölende in einem Zelt. Das ist einfach irre. Und die Leute haben halt Spaß.“ (Interview 2, Zeile 606-610)

Interviewpartner 3

Die Entwicklungen im Umfeld des Segelsports in den vergangenen 20 Jahren sind die Professionalisierung, die allerdings nicht in einem ausreichenden Ausmaß erfolgte, die Aufspaltung der Segelgemeinschaft in Österreich und die Kommerzialisierung von Veranstaltungen und international gesehen der Abbau des elitären Images.

Interviewpartner 4

Das Umfeld des Segelsports hat sich in letzten Jahren den wachsenden Herausforderungen wie zunehmende Professionalisierung und Globalisierung angepasst. „Na ja, der Trend ist, schon länger aber, dass einfach das Segeln ein absoluter Ganzjahressport geworden ist in den letzten acht Jahren. Es gibt jetzt keine Winterpausen mehr. Segler haben einen Rhythmus, der normalerweise 10 Tage segeln, eine Woche Pause, ist. So ungefähr. Und wird über das ganze Jahr eingehalten.“ (Interview 4, Zeile 186-189)

Conclusio

Im Breitensport erlangen Segelwettkämpfe stetig mehr Eventcharakter. Service und Rahmenprogramm bekommen einen höheren Stellenwert. Gleichzeitig sucht man nach neuen Ideen, um den Breitensportler zu motivieren. Dieser sucht gleichzeitig nach neuen Herausforderungen. Das Umfeld, da sind sich alle Interviewpartner einig, ist als Reaktion auf die zunehmende Professionalisierung der Sportler ebenfalls professioneller geworden. Die Professionalisierung wirkt sich negativ auf den Breitensport aus. Einer der Interviewpartner sieht einen Motiv- und Wertewandel im Segelsport.

7.4 Konflikte/Probleme im Österreichischen Segelsport

7.4.1 Konflikte/Probleme im Umfeld des österreichischen Segelsports

Interviewpartner 1

Die Probleme im Umfeld des Segelsports sind unter anderem die wachsende Professionalisierung in fast allen Bereichen, doch der Bereich der Organisation stagniert beziehungsweise ist veraltet. Beispielkommentar: „Wir haben eine unglaubliche Professionalisierung im Bereich der Sportler, im Bereich der Betreuung, im Bereich des Materials. Und wir haben keine vergleichbare Entwicklung im Bereich der Offiziellen; also, unsere Schiedsrichter, unsere Wettfahrtleiter stehen teilweise auf einem... sind auf einem Stand stehengeblieben von vor 20 Jahren.“ (Interview 1, Zeile 127-131).

Ein weiteres Problem mit dem man kämpft ist das Image. Dieses wird durch die Attitüde der Segelclubs gefördert. Ein Zitat bestätigt dies: „Unser Segelsport ist in Clubs strukturiert, die sehr viel Wert auf Exklusivität legen. Es gibt kaum einen Verein, in dem es jetzt nicht eine hohe Mauer oder einen Zaun um das Clubgelände gibt. Und man also nur in Begleitung eines Clubmitgliedes einen Club betreten darf, et cetera.“ (Interview 1, Zeile 175-179). Und „Weil wir eben nicht so präsent sind, wie andere Sportarten, ist es automatisch; ähnlich, wie beim Golfclub oder wo auch immer; es ist eine Sportart, die per se exklusiv wirkt.“ (Interview 1, Zeile 179-181).

Dass der Segelsport medientechnisch schlecht zu verwerten ist, ist kein Geheimnis mehr. Die hohe finanzielle und zeitintensive Einstiegshürde ist für viele ebenfalls abschreckend. Durch die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Differenzierungsarten ist es für den Fachverband schwer, alle Interessensgruppen angemessen zu vertreten. Zusätzlich erlangt man geringe Unterstützung von den Dachverbänden, weil diese im Segelsport schwer umzusetzen ist.

Interviewpartner 2

Interviewpartner 2 sieht die Probleme, mit denen der Segelsport in seinem Umfeld konfrontiert wird, in der geringe Medienwirksamkeit, der hohe Einstiegshürde, im teilweise hohen finanziellen Aufwand, im geringen öffentlichen Interesse sowie in der Zuschauerfreundlichkeit. Es gibt interne Differenzen zwischen den verschiedenen Ausprägungsarten. Persönliche Konflikte erschweren die Arbeit des Segelverbands, welcher zu wenig auf die Bedürfnisse der Segelsportler eingeht. „Anscheinend gibt's aber

da ganz alte Geschichten innerhalb des OeSV. Und immer wieder Geschichten zwischen den Hochseefahrern und den Anderen, und den Binnenseglern, die scheinbar – zumindest mit den jetzigen Präsidien, OeSV und Hochseeverband – unüberbrückbar scheinen.“ (Interview 2, Zeile 98-103).

Interviewpartner 3

Laut Interviewpartner 3 liegen die gegenwärtigen Problembereiche im Umfeld der Segelszene in den vorhanden Strukturen, der Zuschauerfreundlichkeit und der schwierigen Erfüllbarkeit der Rahmenbedingungen, die im Segelsport notwendig sind. Das folgende Zitat verdeutlicht den Handlungsbedarf: „Ich glaube, dass irgendwo der Umbruch von Vereinen, Organisationen, Dachverbänden, Fachverbänden auf Basis von ehrenamtlichen Mitarbeitern hin zu einer professionell aufgestellten, strategisch ausgerichteten, Organisation, die die Wünsche und Bedürfnisse aller Mitglieder abdeckt, gemacht werden muss. Und die ist bei uns in Österreich noch nicht passiert.“ (Interview 3, Zeile 274-278).

Interviewpartner 4

Die Probleme im Umfeld des österreichischen Segelsports sind die Wasserflächen und Trainingsstättenverteilung, die vielfältigen Anforderungen, die an den Verband gestellt werden, die Verteilung von Finanzmitteln, die Einsatzgebiete von Funktionären und deren Einstellung, die Erwartungshaltung und -erfüllung der Segler vom Segelverband und das Gefühl vom Fachverband benachteiligt zu werden.

Conclusio

Alle vier Interviewpartner sehen strukturelle und organisatorische Probleme im österreichischen Segelsport, die teilweise auch ehrenamtliche Mitarbeiter und Funktionäre betreffen. Ein weiteres Problem scheint das Image und die Zuschauerfreundlichkeit zu sein, die sich direkt auf die Medienwirksamkeit auswirkt. Die hohen Einstiegshürden dürften ebenfalls dazu beitragen, dass die Partizipation im Segelsport stagniert und teilweise sogar rückläufig ist. Der Segelsport dürfte per se ein schwieriges Arbeitsfeld sein. Drei Interviewpartner erwähnen in diesem Zusammenhang die vielfältigen Anforderungen, die an den Verband gestellt werden. Sie machen es damit schwierig, allen Differenzierungen ausreichend gerecht zu werden.

7.4.2 Technische Probleme

Interviewpartner 1

Interviewpartner 1 erwähnte in diesem Zusammenhang das kostenintensive Instandhalten von älteren Booten. Alte Boote verlieren mit der Zeit ihre Wettbewerbsfähigkeit. „Also, sicher eines der großen Probleme ist, dass Boote oder Bootsklassen – und somit auch deren Eigner, deren Besitzer – zu einem gewissen Zeitpunkt an einen Punkt gelangen, wo sie entscheiden müssen, investiere ich jetzt noch eine größere Summe X, oder ich verliere die Wettbewerbsfähigkeit meines Bootes, oder wechsle ich die Bootsart oder hoffentlich nicht die Sportart, oder wechsle ich die Bootsklasse.“ (Interview 1, Zeile 106-111).

Interviewpartner 2

Interviewpartner 2 gab zu dieser Thematik leider kein Kommentar ab.

Interviewpartner 3

Interviewpartner 3 gab zu dieser Thematik leider kein Kommentar ab.

Interviewpartner 4

Interviewpartner 4 gab zu dieser Thematik leider kein Kommentar ab.

Conclusio

In der Sportart Segeln überwiegen anscheinend Probleme im Umfeld des Sports. Technische Probleme gibt es wenige. Mit dem Verlust der Wettbewerbsfähigkeit von älteren Booten wird zumindest eines genannt.

7.5 Ausdifferenzierung des Segelsports

Interviewpartner 1

Er nannte die Ausdifferenzierungen: 1. Oldtimer Segeln 2. Einhandregatten

Interviewpartner 2

Interviewpartner 2 gab zu dieser Thematik leider kein Kommentar ab.

Interviewpartner 3

Aufgezählte Differenzierungsarten sind: Geschwindigkeitsrekorde, Bootsmodifikationen, Kitesurfen, Flügelriggs, Hydrofoils, Freestyle mit Segelbooten

Interviewpartner4

Es gibt viele extreme Ausprägungen im Segelsport wie z.B.: Minitransatregatten oder Langstreckenregatten für Fahrtensegler

Conclusio

Es gibt sehr viele Ausprägungsarten der Sportart Segeln. Die von den Interviewpartnern genannten sind nur ein kleiner Bruchteil. Um genauere Ergebnisse zu erzielen sollte eine hermeneutische Untersuchung folgen.

8 Diskussion der Ergebnisse

Jeder der Interviewpartner hat einen bedeutenden Teil zu den Ergebnissen dieser Magisterarbeit beigetragen. Durch die unterschiedlichen beruflichen und institutionellen Kontexte aus denen die Interviewpartner stammen, war eine differenzierte Betrachtung der Thematik sichergestellt. Trotz der augenscheinlich verschiedenen Ansichten zu speziellen Themenbereichen konnten Gemeinsamkeiten gefunden und Zusammenhänge erkannt werden. Zusammenfassend werden in diesem Kapitel die wichtigsten Ergebnisse des empirischen Teils der Arbeit dargestellt und mit Erkenntnissen aus dem hermeneutischen Teil verbunden sowie diskutiert.

Was von Pisa (1995) verlangt wird, nämlich die Trennung der Segelarten um eine genauere Imagedefinition zu ermöglichen, postulieren auch drei Interviewpartner (vgl. Kapitel 4.1). Das Image hängt von der Differenzierung innerhalb des Segelsports ab. Das heißt, dass dem Fahrtensegeln, dem Regattasegeln, dem olympischen Segeln, und allen anderen Arten des Segelsports unterschiedliche Vorstellungen, Klischees und Meinungen gegenüber stehen. Diese Unterscheidung können allerdings nur all jene treffen, die zumindest schon einmal Kontakt zum Segelsport gehabt haben und auch daran denken, dass es mehrere Möglichkeiten gibt, den Segelsport zu betreiben. Zum generellen Image des Segelsports meinen Weiß und Russo 1987, dass Segeln alle Image-Merkmale eines Oberschichten-Sports aufweist, was durch die Aussagen der Interviewpartner bestätigt wird. Sie schreiben dem Segeln elitäre, exklusive und finanziell belastende Attribute zu, welche für die gesellschaftliche Oberschicht durchaus einen positiven Charakter aufweisen. Für den Rest der Gesellschaft wirken diese Zuschreibungen abschreckend wie auch Weiß und Russo 1987 erkannt haben. Zu den positiven Zuschreibungen der Interviewpartner gehört, dass der Segelsport ein naturverbundener Sport ist, der wahrscheinlich wiederum aufgrund seiner verkörperten Werte, erstrebenswert, wünschenswert ist. Die eingesetzten Technologien und die essentielle Leistungskomponente des Teamworks machen manche Bootsklassen bzw. Differenzierungen zu einer attraktiven Werbeplattform. Relativiert werden diese Erkenntnisse durch die in der Literatur vorherrschende Meinung, dass in der Bevölkerung nur unklare Vorstellungen über den Segelsport bestehen, die von der Wahrnehmung einer gewissen Gefährlichkeit bis zur Einschätzung bezüglich geringer gesundheitsfördernder Qualitäten reichen (Weiß & Russo, 1987). Zu den negativen Assoziationen mit dem Segelsport gehört, dass es die Öffentlichkeit als langweilige und unverständliche Sportart empfindet, worüber bei den Interviewpartnern breiter Konsens geherrscht hat. Pisa (1995)

traf es, vergleicht man ihre Aussagen mit jenen der Interviewpartner, sehr gut, als sie anmerkte, dass für den Laien und auch für den/die Segler/in selbst die zahlreichen und unterschiedlichen Schiffsformen und die verschiedenen Möglichkeiten welche sich ausdifferenziert haben, wie ein undurchschaubares Chaos wirken. Meist ist ein/e Segler/in ein Spezialist/in in dem ihm/ihr nahestehenden Bereich, ohne deswegen den völligen Überblick über den gesamten Bereich zu haben. Von außen kann die Vielfalt an Möglichkeiten wie ein Mangel an Organisation und Know-How scheinen, doch ist jede Ausprägung des Segelsports eine eigene, deutlich abgegrenzte Kunst auf einem anderen Bootstyp.

Ein kleiner Bereich dieser Arbeit beschäftigt sich mit der Identität der Segelsportler/innen. Moser, der 2006 eine Magisterarbeit zu dieser Thematik schrieb, erkannte, dass die Sportler/innen nur in sehr geringem Maße von ihrem sozialen Umfeld über ihre Rolle als Leistungsträger/innen im Segeln definiert werden. Wie schon zuvor besprochen ist der Segelsport für einen Laien in seiner Komplexität wenig bekannt. Deshalb sieht das soziale Umfeld Profi- oder Leistungssegler/innen zwar als Sportler und erkennt einigermaßen die Bedeutung des Sports für sie, stellt diesen aber nicht als sehr bedeutsames Identifikationsmerkmal dar. Für Freizeit- und Hobbysegler/innen gibt es noch keine genaueren Untersuchungen. Ein Zitat von einem der Interviewpartner erlaubt jedoch eine Prognose: „Freizeitsegeln ist... im Prinzip so, wie mit einem Wohnmobil auf Urlaub fahren, oder so. Natürlich muss man jetzt die Fähigkeiten haben, dass man das Boot bewegt, aber als Sport würde ich das nicht bezeichnen.“ Generell scheiden sich bei der Frage nach einer sportlichen Kategorisierung des Freizeit- oder Hobbysegelns die Geister. Zwei der Interviewpartner finden die Frage schwierig zu beantworten. Einer meint, dass alle seglerischen Ausprägungen Sport sind. Für einen Interviewpartner ist Freizeit- oder Urlaubssegeln kein Sport. Ein substanzieller Aspekt wurde von einem der Interviewpartner beschrieben: Der Segelsport hat sich durch das Erreichen von Olympischen Medaillen selbst gerechtfertigt. Die hervorragenden Leistungen einiger Segler sollen demnach sehr wichtig für die Identitätsbildung der gesamten Seglergemeinschaft gewesen sein.

Herausragende Motive für das Ausüben des Segelsports sehen vergangene Arbeiten wie jene von Pisa (1995) oder von Weiß und Russo (1987) in den naturverbundenen, harmonisch-schönen Momenten dieser Sportart. Die ästhetische Seite wirkt so einerseits charakteristisch für den Segelsport, als auch motivgebend für Neueinsteiger. Das kann allerdings nur für den/die Freizeit- oder Urlaubssegler/in zutreffen. Die Interviewpartner wählen hier unaufgefordert eine genauere Differenzierung. Im Freizeitsport gehen sie mit der Lehrmeinung einher und kennzeichnen als zentrales Motiv die Auseinandersetzung mit

den Elementen Wasser und Luft. Das Spiel mit den Elementen beginnt bereits beim ersten Kontakt mit dem Segelschiff. So sind spannende Erfahrungen bereits möglich, wenn man erst am Anfang seines Seglerlebens steht. Die Unvorhersehbarkeit und die möglichen klischeehaften Momente, welche durch die Natur hervorgebracht werden, treiben zweifelsfrei Menschen an diese Sportart zu erlernen bzw. auszuführen. Ein Interviewpartner meint beispielsweise, dass es „einfach ein schönes Gefühl darstellt für die meisten Leute, die segeln, wenn ihr Boot – mehr oder weniger lautlos – nur durch den Wind angetrieben da in den Sonnenuntergang segelt.“ Durch diese anormale direkte Begegnung mit den Elementen Wasser und Wind wird, wie von einem Interviewpartner bestätigt, ein schnelleres Abschalten oder Ausblenden des Alltags erreicht. Vor diesem Hintergrund gewinnen auch Gruppen- und Teamdynamiken einen anderen Wirkungsgrad. Das gemeinsame bewältigen von Naturphänomenen und vielleicht auch von Gefahren- bzw. Grenzsituationen wirkt sich positiv auf die Gruppendynamik aus. Die Herausforderung, die im Freizeitsegeln durch das Bändigen der Elemente die Teamdynamik so besonders macht, ist im Regattasegeln der Kampf gegen einen oder mehrere Gegner. Das Team trägt hier mit korrekten Manöverabläufen wesentlich zum Erfolg in einer Regatta bei. Durch die Komplexität der Vorgänge, die nötig sind um ein Schiff manövrieren zu können, erhöht sich auch das Erfolgserlebnis bei guter Manöverarbeit. Was den logischen Schluss zulässt: je höher die Komplexität einer Bootsklasse in den Manövern - desto höher die Anforderungen an die Crew – desto größer das Erlebnis der Teamdynamik. Regattasportler schätzen am Segelsport vor allem seine Komplexität und seine Vielseitigkeit. Man kann sich ein Leben lang im Segelsport verbessern, schließlich kann man ihn auch bis ins hohe Alter ausführen, wie das Zitat eines Interviewpartnes belegt „Man kann es bis ins hohe Alter machen, wie jetzt bei der Soling-Masters-WM. Da ist der Älteste, glaub ich, 86. Ein Wahnsinn!“ Auch Pisa (1995) schrieb: „Segeln ist nicht nur ein Sport für alle, es ist auch ein Sport für immer, denn er kann bis ins hohe Alter auf Lebenszeit betrieben werden.“ Die „Komplexität“ des Segelsports setzt sich aus vielen Komponenten zusammen. Abhängig von der Bootsklasse spielen Wetterkunde, Taktik und Strategie, körperliche Verfassung, mentale Anforderungen, verwendete Materialien, Navigation, Teamarbeit, Manövertchnik und Segeltrimm eine mehr oder weniger leistungsentscheidende Rolle.

Der Segelsport ist in den letzten 20 Jahren einem ständigen Wandel unterworfen. Die mit Abstand wichtigste Veränderung in den letzten Jahren im Spitzensegelsport war, folgend den Aussagen der Interviewpartner, die technologische Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Fertigungstechniken und der Materialien. Diese ermöglicht dem Segelsport nicht nur eine Anpassung an die Wünsche und Bedürfnisse der gegenwärtigen

Medienkonsumgesellschaft, sondern erschließt auch neue Motivationsquellen für ein jüngeres Publikum. Vor 20 Jahren gab es bereits Pioniere, die versucht haben, Raum- und Luftfahrttechnik auf Segelbooten umzusetzen. 2010 gewann den America's Cup erstmals ein Boot das anstatt des Großsegels eine aufgestellte Flugzeugtragfläche besitzt, was uns einen Blick in die Zukunft gewähren lässt. Die technische Revolution war und ist der Motor, der den Segelsport vorangetrieben hat und noch immer vorantreibt. Sie hat Auswirkungen auf die Bootsgeschwindigkeit und damit auch auf Rennmodi, ermöglicht den Bau von spektakuläreren und extremeren Booten und schafft den Zuschauern durch „Virtual-Spectating“ und interaktiven Spielen neue Erlebnisdimensionen. Der Wermutstropfen dieser Entwicklung ist, dass durch das Aufkommen von neuen, attraktiven Bootsklassen andere, unspektakulärere um ihr Überleben kämpfen. Welche Bootsklassen gerade „en vogue“ sind, hängt maßgeblich von der Aufnahme zu den Olympischen Spielen ab. Darüber entscheidet der Weltsegelverband ISAF, wobei Vermarktungsmöglichkeiten und Zuschauerattraktivität eine wichtige Rolle spielen. Einer der Interviewpartner erwähnt einen Hype im Matchracing, einer Form des Segelns, wo zwei Mannschaften direkt gegeneinander antreten. Das besondere daran ist, dass die Boote vom Veranstalter des Wettkampfes zu Verfügung gestellt und die Teilnehmer/innen eingeladen werden. Dadurch entfällt ein großer Teil der finanziellen Belastung der Sportler/innen. In Österreich besteht in diesem Teilbereich allerdings noch großer Aufholbedarf. Zwei Interviewpartner sehen im Breitensport einen Trend in Richtung Einheitsklasse, wo Segelwettkämpfe zusehends mehr Eventcharakter erlangen. Service und Rahmenprogramm bekommen einen höheren Stellenwert. Gleichzeitig sucht man nach neuen Ideen um den Breitensportler zu motivieren. Dieser sucht ebenfalls nach neuen Herausforderungen. Das Umfeld des Segelsports, da sind sich alle Interviewpartner einig, ist als Reaktion auf die zunehmende Professionalisierung der Sportler ebenfalls professioneller geworden. Die Professionalisierung wirkt sich, so die Meinung der Interviewpartner, negativ auf den Breitensport aus. Bei genauerem Betrachten der Situation und nach der Analyse der Interviewergebnisse, sowie dem hermeneutischen Teil der Arbeit bestätigt sich die Erkenntnis eines Interviewpartners, welcher einen Motiv- und Wertewandel im Segelsport erahnt. Sieht man heute Segelboote aller Größenordnungen in Gleitfahrt über das Wasser „fliegen“ wird einem klar, dass die Tage des traditionellen, langweiligen Images bald gezählt sind. Der Einstieg eines marktführenden Energy-Drink Herstellers in den Segelsport steht symbolisch für diesen Wandel, der durch die Progression der Technologie ermöglicht wurde. Die Einführung neuer Wettkampfformen, wie dem Matchrace, bei denen die finanzielle Belastung der Teilnehmer/innen gering gehalten wird, ist ebenfalls ein Teil dieser Neuorientierung.

Dass dieser Prozess nicht reibungslos abläuft, bestätigen alle vier Interviewpartner. Sie sehen strukturelle und organisatorische Probleme im österreichischen Segelsport, die teilweise durch ehrenamtliche Mitarbeiter und Funktionäre verursacht werden. Ein weiteres Problem scheint nach wie vor das Image und die Zuschauerfreundlichkeit zu sein, die direkt die Medienwirksamkeit beeinflusst. Die hohen Einstiegshürden dürften ebenfalls dazu beitragen, dass die Partizipation im Segelsport stagniert und teilweise sogar rückläufig ist. Der Segelsport dürfte per se ein schwieriges Arbeitsfeld sein. Drei Interviewpartner erwähnen in diesem Zusammenhang die vielfältigen Anforderungen, die an den Verband gestellt werden. Sie machen es damit schwierig allen Differenzierungen ausreichend gerecht zu werden.

9 Zusammenfassung

Zu Beginn des hermeneutischen Teils der Arbeit wurde mit der Geschichte des Segelsports international und vor allem mit der Darstellung der österreichischen Entwicklungslinie des Segelsports der Grundstein für das Verständnis gegenwärtiger Prozesse gelegt. Schon kurz nach der Entdeckung des Segelsports spaltete sich die Segelgemeinschaft in zwei Lager. Damals wurde das Binnensegeln, welches sich an deutschen Maßstäben orientierte, von den Yachtseglern, welche zum überwiegenden Teil ihrem exklusiven Hobby an der Adriaküste frönten, belächelt. Ausgehend von diesem elitären Denken wussten die Lobbyisten des kaiserlich- und königlichen Yachtgeschwaders die bereits 1913 angestrebte Gründung eines österreichischen Segelverbandes zu verhindern, was maßgeblich die frühe Entwicklung des Segelsports in Österreich bremste. Die Anfänge des österreichischen Segelsports wurden durch den sportlichen und sozial-kulturellen Konflikt der Binnen- und Adria-Segler/innen geprägt. Aus dieser Not installierten Binnensegler das bis heute bestehende Zweigstellen-System der Union Yacht Clubs, was bis auf weiteres die Gründung eines Segelverbandes erübrigte. Nach dem Ende des ersten Weltkrieges musste man sich, aufgrund von territorialen sowie materiellen Verlusten, komplett neu orientieren. Der darauffolgende zweite Weltkrieg vernichtete nicht nur den ohnehin dezimierten Bootsbestand, sondern auch viele der bestehenden Club-Anlagen. Während der Besatzungszeit entfremdeten sich die Segelvereine voneinander, da keine gemeinsamen Unternehmungen möglich waren. Die Gründung des Österreichischen Segelverbandes 1946 war ein Meilenstein für die Entwicklung der Seglergemeinschaft. Von 1970 bis 1990 entstanden die „goldenen Jahre“ des Segelsports. Enorme Zuwachsraten und eine Vielzahl von Vereinsgründungen kennzeichneten diese Periode. In den letzten Jahren ebte diese Progression zunehmend ab. Die begrenzte Zahl an Wasserflächen und der limitierte Zugang zu selbigen dürfte unter anderem ein Grund dafür sein, dass die Vereinsgründungen stagnieren. Seit 1995 ist die Mitgliederzahl des Segelverbandes von ehemals 17490 Personen auf 16484 Mitglieder im November 2010 gefallen.

Der Segelsport bietet eine enorme Bandbreite an Differenzierungen. Klassische Einteilungen in Breiten- bzw. Freizeit- und Leistungssport sind zwar möglich, nur reichen sie nicht aus, um typische Charakteristiken eines Subsystems hinreichend genau beschreiben zu können. Beispielsweise muss man im Leistungssport Segeln zuerst eine grobe Unterscheidung in Yacht- oder Jollensegeln vornehmen. Im Yachtsegeln wiederum eine Unterteilung in Einheits- oder Konstruktionsklasse. In beiden Optionen entscheidet die

Länge des Wettkampfs, ob es sich um Kurz-, Mittel- oder Langstreckenwettsegeln handelt. Im Langstreckenregattasegeln wird unterschieden ob die Strecke „Non-Stop“ gesegelt wird oder in Etappen gewertet wird. Zum Schluss stellt sich noch die Frage wie viele Personen an Bord sind. Also ob die Regatta „Einhand“, „Zweihand“ oder mit einer ganzen Crew gesegelt wird. An diesem Beispiel ist gut zu erkennen welche Vielfalt an Möglichkeiten bestehen diesen Sport zu betreiben. Genau diese Vielfalt motiviert, wie aus der Literatur als auch von den Experten in den Interviews bestätigt, viele Individuen den Segelsport zu betreiben. Diese Vielfalt ist aber eben auch, wie manch Interviewpartner meint, für die hohen Anforderungen verantwortlich, mit denen der organisierte Segelsport konfrontiert wird.

Im empirischen Teil der Arbeit wird mit der Interviewkonzeptionen begonnen, deren Ziel es ist, einen Leitfaden zu erarbeiten. Mit dessen Hilfe sollen die Forschungsfragen beantwortet werden. Um die Auswertung der leitfadengestützten Experteninterviews zu ermöglichen wird ein Kategoriensystem inklusive Unterkategorien verwendet. Die Auswertung der Interviews erfolgte mit der strukturierenden Analyse nach Mayring (2008). Die Ergebnisse, welche die Interviews zur Thematik der Ausdifferenzierung im Segelsport lieferten, waren leider unzulänglich. Es gibt eine unübersichtliche Fülle an diversen Ausprägungsarten der Sportart Segeln. Die von den Interviewpartnern genannten sind nur ein kleiner Bruchteil. Um genauere Ergebnisse zu erzielen sollten weitere Studien folgen. Abschließend kann man sagen, dass die Ergebnisse dieser Untersuchung weitgehend mit den Erkenntnissen aktueller Studien zu Entwicklungen im österreichischen Sport einhergehen. Norden nennt 2008 mit der zunehmenden Vielfalt der sportlichen Betätigung, der Technisierung und Technologisierung, der Eventisierung und der Tendenz zum risikoreichen Sport, bzw. Extremisierung, vier Trends die auch im Segelsport feststellbar sind. Die Professionalität und das Bemühen der Sportvereins- und Sportverbandsfunktionäre werden nicht nur im österreichischen Segelsport kritisch betrachtet. Weiß schreibt 2008 das ehrenamtliche Mitarbeiter die wichtigste Ressource der Sportvereine und Verbände sind. Allerdings haben 83% der Sportvereine Schwierigkeiten bei der Besetzung von ehrenamtlichen Stellen. Sowohl im Freizeit- als auch im Wettkampfsport werden Vereine vermehrt mit neuen Aufgaben und Herausforderungen konfrontiert, die aus dem Kreis der Mitglieder nicht ohne weiteres zu bewältigen sind. Unter Rücksichtnahme auf die Ergebnisse dieser Arbeit kommt daher den Aspekten der Teilprofessionalisierung von Vereinen und Verbänden und der Aufwertung sowie der Fortbildung von ehrenamtlichen Mitarbeitern im Segelsport immer mehr Bedeutung zu.

10 Literaturverzeichnis

Aichelburg, W. (1986). 100 Jahre Union Yacht Club. *Yachtrevue*, 1, S.52-56.

Aichelburg, W. (1996). *K.u.K. Yachten und Yachtclubs Österreich-Ungarns in alten Photographien*. Wien: Verlag Österreich.

Baron, U. (2005, 17. Februar). *Die Schiffe des Drachen*. Zugriff am 16. April 2010 unter http://www.zeit.de/2005/08/A-Zheng_He.

Becker, W. (2010, 19. Jänner). *Lizenzierte Ausbildungsstätten für die Binnen- und Meer-Ausbildung*. Zugriff am 25. Mai 2010 unter http://www.segelverband.at/segelsport/pruefungswesen_und_fuehrerscheine/oesv_gepruefte_ausbildungsstaetten.

Bertelsmann, H. (1994). *Bertelsmann Universal Lexikon*. München: Bertelsmann Lexikon Verlag GmbH

Birkelbach, E. (1986). Schule – Freizeit – Segeln. Persönlichkeitsbildung durch Verwirklichung von Freiheit. In J. Ziegenspeck (Hrsg.), *Wissenschaft und Praxis* (Band 10). Lüneburg: Neubauer

Cox, D. (2000). *Alles über Segeln*. Stuttgart: Pietsch.

Grosse, A. (2007, 27. Juli). *Segeln wie die Steinzeitmenschen*. Zugriff am 13. April 2010 unter <http://www.abendblatt.de/ratgeber/wissen/forschung/article481330/Segeln-wie-die-Steinzeitmenschen.html>.

Heinemann, K. (2007). *Einführung in die Soziologie des Sports*. (5., überarbeitete Aufl.). Schondorf: Hofmann.

Hilscher, P., Norden, G., Russo, M. & Weiß, O. (Hrsg.). (2008). *Entwicklungstendenzen im Sport*. Wien: Lit Verlag.

Hilscher, P. (2003). *Sportidentität und Motivation österreichischer Spitzen-, Amateur- und Nachwuchssportler(innen)*. Diplomarbeit. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.

- Johnson, P. (1979). *Segelsport – Bilder, Daten, Fakten und Rekorde*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- Köttritsch, M. (2009, 27. Juni) *Segeln: Hart am Wind*. Zugriff am 26. August 2010 unter <http://diepresse.com/home/sport/mehrsport/490781/index.do>.
- Lamprecht, M. & Stamm, H. (2002). *Sport zwischen Kultur, Kult und Kommerz*. Zürich: Seismo Verlag
- Laszlo, V. (2002). *Unter Segeln: Vom Einbaum zum Hightech-Segler*. Bielefeld: Delius Klasing Verlag.
- Martin, C. (Hrsg.). (2009). *Segeln, das Handbuch für Einsteiger und Könnner*. Bielefeld: Delius, Klasing & Co.
- Mayrhofer, W. (1989). Sind Segler Sportler? *Yachtrevue*, 10, S.2
- Mayring, P. (2008). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Technik*. Weinheim und Basel: Beltz Verlag
- Moser, G. U. (2006). *Sportliche Identität und Motivation im Leistungssport Segeln – ein geschlechterspezifischer Vergleich österreichischer Leistungssportler im Segeln*. Diplomarbeit. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.
- Nolte, J. (1980). *Neues ABC des Segelns*. Berlin: Sportverlag.
- Norden, G. (2008). Sportaktivität in der „Freizeitgesellschaft“: Entwicklungen, Tendenzen und Szenarien. In P. Hilscher, G. Norden, M. Russo, & O. Weiß (Hrsg.), *Entwicklungstendenzen im Sport* (S. 61-77). Wien: Lit Verlag.
- Nuttin, J. (1980). Motivation. In: Arnold, W., Eysenck, J., Meili, R. (Hrsg.), *Lexikon der Psychologie*. Freiburg: Herder KG Verlag
- Österreichischer Hochseeverband. (2010). *Impressum*. Zugriff am 25.05.2010 unter http://www.hochseeverband.at/index.php?option=com_content&view=article&id=80&Itemid=78.
- Österreichischer Segelverband (2010a). *Strukturen im Segel- und Surfsport in Österreich*. Zugriff am 25.05.2010 unter http://www.segelverband.at/oesv/der_oesv/oesv_struktur/

- Österreichischer Segelverband (2010b). *Wettkampfordnung 2010*. Zugriff am 26.05.2010 unter <http://www.segelverband.at/segelsport/regattaorganisation/wettkampfordnung>
- Österreichischer Segelverband (2009). *Satzung des Österreichischen Segelverbandes (Oesv)*. Zugriff am 29. Mai 2010 unter <http://www.segelverband.at/index.php?download=10856.pdf>
- Pisa, J. C. (1995). *Segelsport. Entstehung, Situation und Tendenzen in Österreich*. Diplomarbeit. Wien: Universität Wien, Institut für Sportwissenschaft.
- Przyborski, A., Wohlrab-Sahr, M. (2009). *Qualitative Sozialforschung: Ein Arbeitsbuch*. München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag
- Roesing, H. (1976). *Olympisches Segeln vor 1900. Der Blaue Peter*, 4, 5-6.
- Röthing, P., Größing, B. (2007). Bedingungen der sportlichen Leistung. In Röthing, P., Größing, S. (Hrsg.) *Sport und Gesellschaft*. Wiebelsheim: Limpert Verlag
- Schult, J. (1979). *Segler Lexikon*. Bielefeld: Klasing & Co
- Schumacher, J. (1997). *Vom Menuett zum Matchrace, die Entwicklung des Segelsports ; Soziologie, Technik, Recht und Wirtschaft in Deutschland, Österreich und der Schweiz unter besonderer Berücksichtigung des Bodensees*. Marburg: Tectum Verlag. Mikroform.
- Veit, B. (2008, 20. März). *Anthropologie – der Mensch, eine Wanderspezies*. Zugriff am 13. April 2010 unter http://www.abora.eu/forschung_anthropologie.php.
- Vereinsgesetz (2002). Letzter Zugriff am 02. Juni 2010 unter
- Weiß, O. (1999). *Einführung in die Sportsoziologie*. Wien: WUV.
- Weiß, O. (2008). Sport 2000. Entwicklungen und Trends im österreichischen Sport. In Hilscher, P., Norden, G., Russo, M. & Weiß, O. (Hrsg.), *Entwicklungstendenzen im Sport* (S. 61-77). Wien: Lit Verlag.
- Weiß, O. & Russo, M. (1987). *Image des Sports*. In: Theorie und Praxis der Leibesübungen, 62. Wien: Österreichischer Bundesverlag.

11 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Schwimmhilfe eines Fischers..... | 10 |
| Abbildung 2: Aufgeblasene Tierhaut | 10 |
| Abbildung 3: Südamerikanisches Caballito..... | 10 |
| Abbildung 4: Guayanischer Einbaum | 11 |
| Abbildung 5: Totora Schilffloß | 11 |
| Abbildung 6: Chilenisches Robbenfellfloß | 12 |
| Abbildung 7: Vietnamesisches Korbboot..... | 12 |
| Abbildung 8: Aora III Experimentalschiff..... | 13 |
| Abbildung 9,10 und 11: Felszeichnungen von Segelbooten | 14 |
| Abbildung 12: Phönizisches Handelsschiff | 15 |
| Abbildung 13: Wikinger Langschiff | 15 |
| Abbildungen 14 & 15: „Schatzschiffe“ aus Zheng He’s Flotte | 17 |
| Abbildung 16: Andries van Eertvelt: Dutch Yachts Racing..... | 20 |
| Abbildung 17: Strukturen im Österreichischen Segelsport..... | 28 |
| Abbildung 18: Der Zweck des Österreichischen Segelverbands..... | 30 |
| Abbildung 19: Der Wirkungskreis des Österreichischen Segelverbands..... | 32 |
| Abbildung 20: Aufgaben des Österreichischen Segelverbands | 33 |
| Abbildung 21: Strukturen des Österreichischen Segelverbandes | 35 |
| Abbildung 22: Mitgliederentwicklung des Segelverbandes von 1946 bis 1994 | 36 |
| Abbildung 23: Einteilung der Bootsklassen im Regattasegeln | 39 |
| Abbildung 24: Verschiedene Klassenzeichen..... | 40 |
| Abbildung 25: Start zu einer Wettfahrt der Laser-Klasse | 40 |
| Abbildung 26: Ein 470er in voller Fahrt..... | 42 |
| Abbildung 27: Start einer TP 52 Wettfahrt..... | 42 |
| Abbildung 28: Entwicklung der Segelvereine von 1946 bis 1994..... | 45 |
| Abbildung 29: Regattahierarchie in Österreich | 47 |
| Abbildung 30: Vom Pyramidenmodell zu den verschiedenen Sportmodellen | 48 |
| Abbildung 31: Differenzierung innerhalb der Sportart Segeln | 51 |

12 Anhang

12.1 Transkribierte Interviews

Für eine leichtere Orientierung wurden alle 5 Minuten eine Zeitmarke gesetzt.

Interview 1:

I = Bernd Mayr

T = Helmut Czasny-Bonomo

Ort: Wien

Datum: 28.09.2010

1 I: Ich hoffe, es hält besser. Okay! Könntest du mal deine Person vorstellen?

2

3 T: Also, ich bin seit 20 Jahren im Segelsport tätig. Sowohl als aktiver Sportler, als auch als
4 Funktionär, als auch berufsmäßig in diesen 20 Jahren immer in einer Position gewesen, wo
5 ich meinen Lebensunterhalt mit und durch den Segelsport finanziert habe. Und meinen
6 Lebenserwerb dadurch erstellt hab. Begonnen in einer Segelschule; ging dann über die
7 Arbeit in einer Segelmacherei. Bis hin also zur Tätigkeit im Weltsegelverband. Und jetzt im
8 Rahmen des Bundesleistungszentrum ins Marcelo.

9

10 I: Okay. Wie bist du zum Segelsport gekommen?

11

12 T: Dadurch, dass wir am Neusiedlersee campen waren, war dann der nächste Schritt nach
13 dem Campen halt der Zugang zu einem Boot. Und jemand in der Familie hatte so ein Boot,
14 es war ein aufblasbares Semperit-Boot, einen Katamaran. Und aus diesem Boot ist halt dann
15 ein wirkliches Jugendboot geworden. Und dann ist man halt segeln gegangen,
16 Regattasegeln, und so weiter.

17

18 I: Okay, super. Momentan segelst du noch?

19

20 T: Ja.

21

22 I: Aktiv?

23

24 T: Ja.

25

26 I: In welchen Bootsklassen?

27

28 T: Es kommt drauf an. Meistens in Bootsklassen, in denen relativ wenig Trainingsintensität
29 verlangt ist. Aufgrund Zeitlichem und Finanziellem.

30

31 I: Also, du verfolgst jetzt kein klares Ziel, sondern gehst quasi hobbymäßig segeln.

32

33 T: Ja. Reiner Breitensport.

34

35 I: Und verfolgst du irgendwelche Ziele damit?

36

37 T: Ahm, ja. Einerseits, mich natürlich ständig zu verbessern. Weil, klar, das Segeln eine
38 Sportart ist, bei der man sehr, sehr viel und sehr, sehr lange sich verbessern kann. Und das
39 Zweite ist halt, vielleicht doch in eine Mannschaftskonstellation zu finden, wo man dann
40 wieder ein Ziel hat. Zum Beispiel, in einer Klasse, in einer Breitensportklasse, den
41 Weltmeistertitel zu erzielen, oder wie auch immer. Also, das ist...

42

43 I: Hast du eine bestimmte Position auf dem Boot, die du immer fährst?

44

45 T: Meistens Steuermann. Aber es kommt auf die Situation oder auf die
46 Mannschaftskonstellation drauf an. Ich bin in verschiedenen Positionen unterwegs gewesen.
47 Das ist nicht so... Das ist nicht das Wichtige. Das Wichtige ist die Mannschaftskonstellation,
48 und wo es am meisten Sinn macht im Team. Also, das...

49

50 I: Okay. Kommen wir nun zu deiner Tätigkeit innerhalb einer Sportorganisation, die das
51 Segeln betrifft. Also, du bist momentan bei der Segelakademie des OeSV tätig.

52

53 T: Hmhm.

54

55 I: Kannst du mir diese Position beschreiben?

56

57 T: Gut. Die Segelakademie des OeSV ist ein Brand, eine Marke, die wir eingeführt haben,
58 Anfang dieses Jahres. Da habe ich die Leitung des Bundesleistungszentrums in Neusiedl
59 übernommen. Und die Segelakademie an sich ist eine Marke, die auf den... die Hoch- und
60 die Breitensportsegler abzielt. Wir wollen dort durch Schulungsmaßnahmen, durch
61 Trainingsmaßnahmen, Fortbildungsmaßnahmen einfach das Niveau der Segler heben, und
62 dadurch auch eine Einnahmequelle für das Bundesleistungszentrum erzielen.

63

64 I: Da ist ja auch sehr viel Marketing dabei, oder? Was ist...

65

66 T: Ja.

67

68 I: Deine primären Aufgaben dort sind die Betreuung oder das Marketing, oder was sind deine
69 primären Aufgaben?

70

71 T: Im End... Ich würde sagen, nicht... ja, die Aufgabe selber teilt sich einerseits in eine
72 administrative Aufgabe, die also sowohl die Betreuung des Leistungszentrums, die
73 Bewirtschaftung des Bundesleistungszentrums, beinhaltet, wie auch die inhaltliche
74 Ausrichtung, unsere Schulungsmaßen, die wir setzen. Und die dann entweder von mir oder
75 von geeigneten Trainern oder Experten oder allen gemeinsam, wie wir das in der
76 Vergangenheit sehr erfolgreich gemacht haben, mit einigen anderen Spitzenseglern, oder
77 ehemaligen Spitzenseglern, gemeinsam dann Veranstaltungen machen.
78 Fortbildungsveranstaltungen; und eben hier einen kompetentest möglichen Wissenserwerb
79 gerade dieser großen Gruppe des gehobenen Breitensports, der gerade im Segelsport sehr
80 massiv da ist, einfach angedeihen lassen zu können.

81

82 I: Alles klar. Und in der Kernorganisation des OeSV hast du auch noch eine Funktion?
83 Oder...

84

85 T: Ja, ich bin im Endeffekt... In der Kernorganisation bin ich für den Bereich Race Officials;
86 also, das umfasst im Segeln eben den Schiedsrichter, Wettfahrtleitung, et cetera; für die
87 Bereiche Breitensport, Klassenvereinigungen und Vergütungssegeln zuständig.

88

89 I: Alles klar. Jetzt zurück zu der Segelakademie. Bist du zufrieden mit der Segelakademie

90 bislang? Wo gibt es Verbesserungspotenzial?

91

92 T: Na, ich bin im Endeffekt sehr zufrieden, weil das Konzept per se einmal sehr gut
93 angenommen wurde, und weil wir sehr viel Unterstützung auch gerade von der Seite von
94 erfahrenen Seglern, von Spitzenseglern, vom Christian Binder oder dem Christian Bayer,
95 oder den A-Kader Leuten bekommen haben, die auch die Unterstützung weiter zugesagt
96 haben. Selbstverständlich – wenn man sich in einen Bereich vorwagt, der vorher sehr
97 indifferent war, dann funktioniert so manches nur nach Try and Error. Und da sind wir auch
98 ein bisschen dort in dem Bereich drinnen, dass wir einfach sagen, manche Angebote, die wir
99 gegeben haben, die sind überhaupt nicht angenommen worden. Dafür haben sich andere
100 Marktlücken aufgetan. Und insofern denke ich, der Progress, den wir gemacht haben, ist
101 sehr positiv und geht in die richtige Richtung.

102

103 I: Welche Probleme suchen dich dort alltäglich heim?

104

105 T: Das eine Problem ist sicher einmal... Das liegt im Segelsport... das ist ein sehr
106 technischer Sport, der sehr kostenintensiv sein kann, ja? Und... Also, sicher eines der
107 großen Probleme ist, dass Boote oder Bootsklassen – und somit auch deren Eigner, deren
108 Besitzer – zu einem gewissen Zeitpunkt an einen Punkt gelangen, wo sie entscheiden
109 müssen, investiere ich jetzt noch eine größere Summe X, oder ich verliere die
110 Wettbewerbsfähigkeit meines Bootes, oder wechsele ich die Bootsart oder hoffentlich nicht die
111 Sportart, oder wechsele ich die Bootsklasse. Oder ändere ich mein Betätigungsfeld. Und ich
112 denke, das ist für den Segelsport ein ganz großes Problem, weil es eine dermaßen
113 technische Sportart ist, dass wir sehr viele Boote haben, die zur Verfügung stehen, aber
114 nurmehr ein kleiner Prozentsatz ist ein Prozentsatz, der wettbewerbsfähig ist. Und auf der
115 anderen Seite haben wir wiederum das Problem, dass jene, all jene, die nicht mehr
116 wettbewerbsfähige Boote haben, dass es darunter wieder einen größeren Prozentsatz an
117 Leuten gibt, die nichtsdestotrotz versuchen, wettbewerbsmäßig mitzuhalten, oder von
118 gewissen Einsagern, selbsternannten Experten wird denen versucht, einzureden, dass es
119 möglich ist. Und jetzt kommt es halt relativ bald zu einem Frustrationsbereich. Und das sieht
120 man ganz besonders in dem, sage ich jetzt einmal, gehobenen Breitensportsegment;
121 Cruiser/Racer-Segment; wo man dann sieht, wie Leute dann gedrängt werden, dass sie
122 Investitionen tätigen, die im Endeffekt nicht zielführend sind, weil das Material nicht mehr
123 entsprechend ist.

124

125 I: Alles klar. Kommen wir zurück zum OeSV. Was sind dort Probleme, mit denen du dich
126 beschäftigen musst im Alltag?

127

128 T: Im Alltag ist das größte... Es ist kein Problem. Aber die größte Herausforderung, vor der
129 der OeSV steht – und davor steht der gesamte Segelsport – dass wir eine unglaubliche
130 Professionalisierung im Bereich der Sportler haben, im Bereich der Betreuung haben, im
131 Bereich des Materials haben. Und wir haben keine vergleichbare Entwicklung im Bereich der
132 Offiziellen; also, unsere Schiedsrichter, unsere Wettfahrtleiter, stehen teilweise auf einem...
133 sind auf einem Stand stehengeblieben von vor 20 Jahren. Das heißt, wir arbeiten jetzt
134 krampfhaft daran, auf nationalem Niveau, wie auch auf internationalem Niveau, dass wir hier
135 einfach einen Schritt schaffen, dass das Schritt für Schritt besser wird. Und dass die Segler,
136 die also jetzt im olympischen Bereich 300 Tage im Jahr am Wasser sind und 300 Tage am
137 Jahr von einem professionellen Trainer oder von mehreren betreut werden, dass die eine
138 Betreuung während des Wettkampfes durch die Offiziellen erfahren. Also, durch die
139 Schiedsrichter, durch die Wettfahrtleitungen, erfahren, der diesem Anspruch ebenfalls
140 gerecht wird. Hier haben wir das Problem, dass der Segelsport vor allem durch große Clubs
141 organisiert ist. Und in diesen Clubs ist das Volontärsdasein noch immer ein sehr, sehr
142 hochgehaltenes Nimbus, der sehr schwer zu knacken ist, ja? Und es ist... Es gibt viele
143 Wettfahrtleiter und Schiedsrichter, die stolz drauf sind, dass sie Amateure sind, ne? Nur,

144 das... damit bewegt sich der Segelsport in ein Spannungsfeld hinein, wo einfach dann die
145 Segler und die Sportler scheitern – trotz bester Vorbereitung – an komplett unverständlichen
146 Entscheidungen von Schiedsrichtern, von Wettfahrtleitungen, die für den Segler nicht
147 nachvollziehbar sind. Weil der Segler teilweise bessere Möglichkeiten hat, um seine eigene
148 Position, zum Beispiel am Start, festzustellen, als der Wettfahrtleiter. Denn der Segler macht
149 das 300 Jahre am... 300 Tage im Jahr, während der Wettfahrtleiter das vielleicht 14 Tage im
150 Jahr macht. Und hier sind wir in einem großen Spannungsfeld, wo wir unbedingt etwas tun
151 müssen.

152

153 I: Okay. Danke, das war schon mal super. (00:10:00) „Stellenwert des Segelsports in der
154 Gesellschaft“ ist jetzt ein Feld. Was fallen dir da mal für Schlagwörter ein?

155

156 T: Ich denke, das ist... War für mich immer ein Problem, dass der Segelsport gleichgesetzt
157 wird mit dem „Käpt'n Iglo.“ Ne? Das ist einfach... Und das Image, das wir haben, haben wir
158 leider wahrscheinlich nicht zu Unrecht, nicht? Dass es ein exklusiver Sport ist, dass es ein
159 teurer Sport ist. Wir haben auch das Problem, mit dem Segelsport hinauszugehen. Also,
160 dass wir wirklich versuchen, die Leute zu fangen. Einfach dadurch schon, dass unsere
161 Stadien sind inexistent. Wir versuchen oder... Unser Sport findet einfach abseits des
162 Publikums statt, das ist auch ein sehr schwieriger Sport für das Fernsehen, für die Medien.
163 Es ist ein sehr traditioneller Sport. Also, wir sind... Seit 1900 ist Segeln im olympischen
164 Programm. Also, es ist... Und die Strukturen sind sehr ähnlich geblieben. Also, es hat sich
165 sehr wenig geändert, trotz dem es immer wieder Versuche gab. Aber das Image ist einfach,
166 entweder, das ist kein Sport, weil wir ja quasi Freizeitsegler sind, die alle da in den
167 Sonnenuntergang segeln; oder, es ist eine komplett unverständliche Sportart. Und das ist,
168 glaube ich, das Image, an dem wir momentan nagen. Womit auch die Sportler Probleme
169 haben, weil sie sehr schwierig Sponsoren finden, und womit auch der Segelsport an sich das
170 Problem hat, weil er zu wenig Nachwuchs und zu wenig Echo in den Medien – oder wo auch
171 immer – findet.

172

173 I: Okay. Da ist jetzt schon sehr viel drinnen gewesen. Warum, glaubst du, wird der
174 Segelsport für die Bevölkerung als Sport für Eliten gesehen? So, wie du das beschrieben
175 hast.

176

177 T: Das hat – ganz besonders in dem Land – damit zu tun, dass unser Segelsport in Clubs
178 strukturiert ist, die sehr viel Wert auf Exklusivität legen. Es gibt kaum einen Verein, in dem es
179 jetzt nicht eine hohe Mauer oder einen Zaun um das Clubgelände gibt. Und man also nur in
180 Begleitung eines Clubmitgliedes einen Club betreten darf, et cetera. Das ist sicher ein
181 Problem. Das andere Problem ist, glaube ich, auch dieses Image, das wir transportieren.
182 Weil wir eben nicht so präsent sind, wie andere Sportarten, ist es automatisch; ähnlich, wie
183 beim Golfclub oder wo auch immer; es ist eine Sportart, die per se exklusiv wirkt.

184

185 I: Du hast es vorher schon angeschnitten. Glaubst du, ist Segeln als Sport auch für die
186 Teilbereiche Fahrtensegeln, Freizeitsegeln oder Urlaubssegeln zu definieren?

187

188 T: Als Sport, oder?

189

190 I: Ja.

191

192 T: Ist es Sport, ne?

193

194 I: Ist es Sport.

195

196 T: Ich denke, ja. Ich denke, ja. Denn es ist eine körperliche Ertüchtigung, ja? Also, es ist kein
197 Wettkampfsport. Aber es ist eine Art von körperlicher Ertüchtigung. Die Frage ist, wie weit

198 breche ich das hinunter. Aber dann muss ich auch sagen, wie weit ist Skifahren in manchen
199 Freizeitbereichen dann ein Sport, wo also wirklich die Skischuhe nur angezogen werden,
200 dass ich noch zur Schirmbar gehe. Und ich denke, das sieht man leider auch beim Segeln,
201 dass halt die Leute dann kistenweise den Alkohol in ihre Boote einlagern und dann drei, vier
202 Tage am Meer irgendwo herum tuckern. Das hat sicher sehr wenig mit Sport zu tun, ist aber
203 auch nicht das Image, das wir glauben, das der Sport vermittelt.
204
205 I: Wenn du jetzt von „wir“ sprichst, redest du vom OeSV? Oder...
206
207 T: Nee, ich denke... Nein, nein, nein, nein. Ich hoffe, auch der OeSV, ja.
208
209 I: Okay.
210
211 T: Aber ich denke, mit „wir“ dieses... All jene, die den Sport in einer
212 Breitensportlichen/Leistungssportlichen Ausrichtung ausüben.
213
214 I: Kommen wir zur Identität im Segelsport. Glaubst du, hat 20 Jahre Segelsport deinen
215 Charakter beeinflusst?
216
217 T: Ich denke, schon. Ich denke, sehr. Sehr. Also, einerseits hat der Segelsport, weil es eine
218 Outdoor-Sportart ist und weil es eine Sportart ist, wo man manchmal wirklich also an den...
219 ans Maximum, ans Limit gehen muss, ja? Also, ich hatte in meinem Leben da, in meinem
220 segelsportlichen Leben, sicher schon zwei, drei Situationen, wo ich gesagt hab, puh, das war
221 knapp, dass da nicht wirklich etwas passiert ist. Und durch diese Grenzerfahrungen, wie
222 auch in anderen Sportarten, wo es Grenzerfahrungen gibt, denke ich, ändert sich die
223 Persönlichkeit auf jeden Fall. Auf der anderen Seite – und das hat sicher auch damit zu tun,
224 dass wir ein sehr traditionelles Rollenbild in unserem Sport haben – hat diese aktive
225 Sportausübung sicher auch den Charakter so geformt, dass man mit einem viel größeren
226 Respekt den anderen Teilnehmern, den anderen Sportausübenden, auch gegenübertritt.
227 Aber auch im Zuge einer viel größeren (00:15:00) Hilfsbereitschaft, weil man weiß, wenn
228 man einmal einen Bereich betritt, wo man in diesem Grenzbereich drinnen ist, dann muss
229 man darauf vertrauen können, dass es diese gegenseitige Hilfestellung gibt. Ganz
230 abgesehen von jeglicher Rivalität oder Konkurrenzsituation.
231
232 I: Gibt es deiner Meinung nach Gemeinsamkeiten, die alle Segler aufweisen,
233 Charaktereigenschaften, et cetera?
234
235 T: Ich tue mich sehr schwer mit so generellen... Charaktereigenschaften... Ich denke, es
236 ist...
237
238 I: Na, glaubst du, zum Beispiel, dass Segler weltoffener sind, weil sie eben viel reisen, jetzt?
239
240 T: Bei einer Regatta...
241
242 I: Als Beispiel.
243
244 T: Beim Regattasegelsport würde ich sagen, ja. Und ich denke, es wird genauso... es gibt
245 genauso vielleicht schrulligere Menschen im Segelsport, als in einem anderen Sport, ne? Es
246 gibt vielleicht, dadurch, dass es eine sehr intensive Naturerfahrung ist, weil es ein Outdoor-
247 Sport ist, vielleicht mehr Verständnis für Natur, deren Schutz und deren Gefahrenpotenzial,
248 ja? Aber zu sagen, Segler sind bessere Menschen, schlechtere Menschen – wie auch immer
249 – ich glaube nicht, dass man das machen kann.
250
251 I: Okay. Kommen wir zur Motivation im Segelsport. Was macht den Segelsport für Segler

252 interessant?

253

254 T: Ich glaube, dazu muss man immer unterscheiden Regattasegelsport und
255 Nichtregattasegelsport, ja? Also, das ist Breitensport oder Freizeitsport. Und dann mit dem
256 Freizeitsport-, Breitensportsegment ist es deswegen eine interessante Sportart, weil man
257 relativ leicht ein großes Erfahrungspotenzial sammeln kann. Und weil es einfach ein schönes
258 Gefühl darstellt für die meisten Leute, die segeln, wenn ihr Boot – mehr oder weniger lautlos
259 – nur durch den Wind angetrieben da in den Sonnenuntergang segelt. Ich denke, das ist
260 einfach ein schönes Gefühl. Eine zweite Sache... Ich glaube, dass Segeln normalerweise ein
261 Mannschaftssport ist, auch vom... Wird hier auch sehen, nämlich, das ist ein
262 Mannschaftssport. Da ist auch diese Mannschaftskomponente ein ganz, ganz wichtiger Fakt.
263 Ein ganz wichtiges Faktum. Ich denke, das macht auch vieles aus, warum Leute segeln
264 gehen. Einfach, weil es einfach für sie ein Abschalten aus der Normalität ist. Und ich glaube,
265 es gibt genügend tausende Österreicher, die jedes Frühjahr und jeden Herbst ein Boot
266 chartern an der Adria und dann eine Woche segeln gehen. Eine Männergruppe oder auch...
267 manchmal auch Frauencrews. Mittlerweile ist das, Gott sei Dank, auch im Steigen. Aber wo
268 versucht wird, quasi... wo diese kleine Gruppendynamik einfach wirklich ausgelebt wird. Im
269 Regattasegelsport, denke ich, ist es interessant, weil die Komponenten so unterschiedlich
270 sind. Weil man sehr, sehr schnell und sehr, sehr flexibel geistig sich an die äußeren
271 Umstände anpassen muss. Und ich denke, das ist in sehr wenigen Sportarten so, wo die
272 Taktik nicht nur zwischen dir und deinen anderen Konkurrenten in einem Wettkampf besteht,
273 sondern, wo also es eine dritte Komponente noch; Wind, Welle, Wasser, Strömung, ec
274 cetera; mit hineinspielt. Und das zusätzlich zu dieser... zum technischen Aspekt des
275 Sportes, der also sicher auch für Tüftler einfach mehr Betätigungsfeld bietet, als manche
276 andere Sportart, ist das, glaube ich, einer der Gründe, warum Leistungssegeln für viele so
277 interessant und attraktiv ist.

278

279 I: Okay! Kommen wir zur Entwicklung des Segelsports in den vergangenen 20 Jahren. Wenn
280 du jetzt zurückblickst, was waren deiner Meinung nach die prägnantesten Ereignisse im
281 Segelsport in den letzten 20 Jahren?

282

283 T: Ich denke, das sind zwei. Auch, wenn das Eine schon 27 Jahre zurückliegt, ja? Das waren
284 zwei Ereignisse, die prägend waren für den Segelsport. Das Eine war, 1983 ist der
285 „America's Cup“ das erste Mal von einem nichtamerikanischen Team gewonnen worden
286 nach hundert... ich glaube, 156 Jahren, 151 Jahren; was auch immer. Und damit hat diese
287 so genannte älteste Sporttrophäe der Welt einen unglaublichen Professionalisierungsschub
288 erfahren. Und seit 1983 oder der ersten Herausforderung dann, 1987, hat sich einfach... ist
289 ein Quantensprung entstanden. Es sind Syndikate aufgetreten, sodass beim letzten
290 „America's Cup“, das war gewissen Berechnungen zur Folge; man weiß ja nie, wo diese
291 Berechnungen herkommen; war das im Jahr 2007 die (00:20:00) dritte erfolgreichste
292 Sportveranstaltung der Welt, ja? Noch vor der Formel 1. Also, von dem Geld, das umgesetzt
293 wird, von den Budgets, die hier investiert werden. Also, da hat es einen unglaublichen Boost
294 gegeben. Und der ist sicher entstanden dadurch, dass mit diesem „America's Cup“ ein
295 Vehikel da war, das also hier in eine Richtung zu laufen begonnen hat. Die zweite Sache in
296 den vergangenen 20 Jahren, die passiert ist, ist, dass der Einsatz von hochfesten Materialien
297 ermöglicht wurde, ja? Also, ganz besonders der Einsatz von Kevlar und später dann auch
298 von Carbonfaser hat den Segelsport in eine Dimension gebracht, die vor 20 Jahren
299 undenkbar gewesen wäre. Und damit sind auch Leistungen möglich geworden für Boote, die
300 damals vor 20 Jahren, 25 Jahren, undenkbar gewesen wären. Und ich glaube, diese beiden
301 Faktoren miteinander haben den Segelsport einfach total professionalisiert. Und wenn wir
302 heute sehen, wer heute am Segelsport ein Interesse hat, dann sind das heutzutage
303 erfolgreiche Firmenbosse, Leute, die einfach ein Businessmotto hinter ihrem ganzen Leben
304 haben, ja? Während es vor 20, 25 Jahren Leute waren, die einfach von Haus aus reich
305 waren, ja? Und genauso hat sich der Segelsport gewandelt. Oder mit denen. Oder er ist für

306 diese Leader einfach auch interessant geworden, weil er einfach auch eine technische
307 Sportart, eine, die wirklich am Zahn der Zeit ist, geworden ist. Durch den Einsatz oder diese
308 Einsatzmöglichkeit dieser modernen Materialien.

309

310 I: Das war jetzt einmal die internationale Entwicklungslinie. Jetzt müssen wir ein paar Schritte
311 zurückgehen und kommen zur österreichischen Entwicklungslinie. Fallen dir da Ereignisse
312 ein?

313

314 T: Ich denke, wichtige Ereignisse in den vergangenen Jahren waren sicher, dass mit den drei
315 Goldmedaillen und der einen Silbermedaille der Segelsport sich selber einfach neu definiert
316 hat, auf einen neuen Stellenwert gebracht hat, und das Selbstverständnis der erfolgreichsten
317 Sondersportart der letzten Jahre oder Jahrzehnte sicher nicht zu Unrecht auf sich... oder mit
318 anderen Sportarten vielleicht teilen kann. Und ich denke, das ist etwas, dass wirklich seit
319 diesen zwei Goldmedaillen in Sydney einfach wirklich das Selbstverständnis des
320 Segelsportes deutlich besser geworden ist. Ich denke auch, dass es im österreichischen
321 Segelsport es die verschiedensten Richtungen gegeben hat, und dass in den vergangenen
322 15, 20 Jahren immer wieder Leute auf die Bühne gekommen sind, die es am Anfang, vor 20
323 Jahren, sicher das eine oder andere Mal ganz schön stümperhaft versucht haben, dass wir
324 heutzutage allerdings in einer Bandbreite auch in Österreich vertreten sind, die absolut für
325 ein Binnenland mehr als ansprechend ist. Nicht? Es gibt da sicher wirklich...

326

327 I: Rede weiter...

328

329 T: Wir haben im internationalen oder wir haben im olympischen Sportsegment einfach ein
330 sehr gutes Nationalteam, ein sehr gut aufgestelltes Nationalteam. Wir haben im
331 Nachwuchsbereich gute Nachwuchssportler. Wir haben im Hochseebereich ein Regattateam
332 oder mehrere Regattateams, die versuchen, seriös hier zu arbeiten. Und ich glaube, das
333 herunter gebrochen, können wir sagen, ja, es hat sich eine Professionalisierung eingestellt.
334 Der Nachteil ist, dass von vor 20 Jahren, vielleicht von vor 25 Jahren, dass seit damals im
335 Gegenzug oder gegen vielleicht zu dieser Entwicklung ist einfach die Regattatätigkeit
336 zurückgegangen. Es sind die Regattafelder kleiner geworden, und so weiter. Also, es hat
337 sich mehr Spitze formiert. Und es im Endeffekt die Breite deutlich schmaler geworden. Und
338 es gibt immer wieder Versuche, hier etwas im Bereich der Breite zu machen. Aber die Breite,
339 die es vor 20, 30 Jahren gegeben hat, dass bei einer Kreuzerregatta im Neusiedlersee, dass
340 da, weiß ich nicht, 80, 90 Schiffe waren, und das nahezu jedes Wochenende, das ist
341 verlorengegangen. Das gibt's heute vielleicht einmal am Neusiedlersee und das gibt es
342 einmal am Attersee pro Jahr. Aber nicht mehr als den Regelfall. Und das ist sicher die
343 gegenläufige Entwicklung dazu.

344

345 I: Ja. Du sprichst ja jetzt den Regattasport an. Hast du zufällig auch Zahlen im Kopf, wie es
346 mit Hobbyseglern und Freizeitseglern aussieht? Weil da scheint mir die Tendenz ja eher
347 (00:25:00) steigend zu sein in den letzten Jahren.

348

349 T: Zahlen haben wir relativ wenige, nicht? Also, Zahlen kursieren... und geistern Zahlen
350 herum, die ja sicher sprechen, dass zwischen 350.000 und 400.000 Österreicher haben pro
351 Jahr irgendwie Kontakt mit dem Segelsport. Es sind im Segelverband durch die Clubs etwa
352 16.000 Mitglieder oder 16.000 Segler in irgendeiner Art und Weise organisiert. Der Gro des
353 Segelsports findet jetzt im Breitenfreizeitsport sicher außerhalb statt. Wenn man alleine
354 nimmt... am Neusiedlersee liegen also etwa 5.000 Segelboote, und im Schnitt sitzen zwei
355 Leute da drauf. Und dann sind das also 10.000 Personen, die, zumindest einmal im Jahr;
356 wenn sie das Boot ins Wasser geben und ein zweites Mal, wenn sie es rausholen,
357 Segelsport betreiben. Aber wirkliche Zahlen gibt es – oder verlässliche Zahlen – gibt's leider
358 keine dafür.

359

360 I: Okay. Zeichnen sich deiner Meinung nach irgendwelche Trends ab in der Szene?
361
362 T: Im Regattasport ja. Im Freizeitsport ebenfalls. Im Regattasport zeichnet sich der Trend
363 einerseits dahin ab, dass man ähnlich wie im sonstigen Leben, dass man viel mehr Leistung
364 haben möchte zu kürzeren Perioden. Also, wir sprechen jetzt von Event-Regatten. Also, man
365 fährt irgendwo hin, da bekommt man ein Wochenende, wird man hinten und vorne bedient –
366 und das ist es, ja? Oder auch vom Meer, diese... Es gibt jede Menge Regatten am Meer, 20
367 verschiedene Regatten von österreichischen Veranstaltungen finden jedes Jahr in der Adria
368 statt. Und da wird geboten, ja? Das ist die eine Sache, nicht? Und hier wird Qualität erwartet
369 und Qualität erwünscht, und die wird auch geliefert. Auf der anderen Seite denke ich, im
370 Freizeitsport geht die Entwicklung sicher da hin, dass die Qualität der Boote wichtiger wird,
371 dass die Qualität der Ausrüstung wichtiger wird, dass das Segeln an sich... ja, vielleicht
372 weniger wichtig wird. Aber dass das Umfeld wichtiger wird. Und das sieht man sowohl im
373 Binnenbereich, dass die Schiffe, die halt... die es jetzt am Attersee gibt, die dort nee gekauft
374 werden oder am Neusiedlersee, dass diese Schiffe besser ausgestattet sind. Und im
375 Charterbereich, dass die Charterdestinationen interessanter werden oder exklusiver werden.
376 Und man begnügt sich nicht mehr damit, dass man an der nördlichen Adria einen
377 Charterurlaub verbringt, sondern eine Charter in der Südsee oder an den Kapverden, oder
378 wo auch immer; oder Malediven. Also, ich denke, das sind die Entwicklungen, die man sicher
379 unter dem Schirm sehen kann, es geht in eine professionellere Richtung, ja? Wie man das
380 auch immer werten möchte.
381
382 I: Gibt's deiner Meinung nach bestimmte Rennmodi der Bootsklassen oder Segelformen, die
383 zukünftig oder auch gegenwärtig einen Hype erfahren?
384
385 T: Die Frage ist, ob man Kiteboarding da hinein nimmt.
386
387 I: Ah, ja. Gut.
388
389 T: Also, in den Segelsport... Oder, Segelsport umfasst ja Segeln und Surfen, ja? Also, ich
390 denke, was sich jetzt im Wasser-Luft-Bereich am meisten getan hat... Oder, der größte Hype
391 ist sicher das mit dem Kiteboarding, ja? Der auch vom Weltsegelverband als Sportart
392 anerkannt ist. Und ich denke, dass wir auch die Bewerber, et cetera, sich auch deutlich
393 ausgeben, mehr ausgerichtet werden. Die Frage ist, im normalen, traditionellen Segelsport
394 haben wir seit Jahren einen sogenannten Hype mit dem Match Race, also, wo zwei Boote
395 gegeneinander segeln.
396
397 I: Auch in Österreich? Entschuldigung.
398
399 T: In Österreich ist es langsam im Entstehen, ja? Es ist langsam im Entstehen. Und wir
400 werden sehen, wie sich das Ganze entwickelt. Wir hatten in diesem Jahr die
401 Europameisterschaft am Bodensee. Match Race ist dann interessant, wenn es sehr nah am
402 Ufer gemacht werden kann. Und wir werden sehen, ja? Von den sonstigen Rennmodi oder...
403 Wie gesagt, das geht ein bisschen in diese Eventsache hinein. Ich denke, das ist für den
404 Segelsport sehr, sehr wichtig, damit er sich behaupten kann im... Mit Ausnahme des reinen
405 Top-Segments, des reinen Spitzensport-Segments, ist es wichtig, dass das Angebot einfach
406 ein umfassendes Angebot ist. Genauso, wie es ein umfassendes Angebot im Bereich des
407 Marathonsports gibt. Es gibt kaum jemanden mehr einen Marathon laufen, nur, dass er an
408 die Startlinie kommt und dann seine 42 Kilometer abläuft, sondern, es geht einfach darum,
409 dass hier... wie man vorher betreut wird, während der Veranstaltung, und nachbetreut wird,
410 et cetera. Und in die gleiche Richtung stößt auch der Segelsport.
411
412 I: Okay. Wenn du jetzt das Umfeld – du hast das vorher schon kurz angeschnitten –
413 betrachtest: Was mich interessieren würde, speziell die (00:30:00) Organisation dahinter,

414 hinter dem Segelsport. Gab es da Veränderungen in den letzten 20 Jahren?

415

416 T: Ja. Ja, sehr. Sehr. Also, die internationale Organisation, genauso, wie die nationale
417 Organisation, ist einfach deutlich größer geworden, ja? Also, vor 30 Jahren bestand das
418 Sekretariat des Segelverbandes aus einer Generalsekretärin und einer Sekretärin dazu. Und
419 heute sind im Umfeld des Segelverbandes 12, 15 Leute beschäftigt. Das Gleiche im
420 Weltsegelverband, wo man also hier versucht, auch aus einem quasi Sekretariat mit
421 Minidimensionen... ist man jetzt auf 20. Und es wird wahrscheinlich noch größer werden, ja?
422 Und diese Strukturen gehen selbstverständlich in den Bereich der verbesserten
423 Serviceleistung, aber auch in... um die Erwartungshaltungen der Sportler, Breitensportler
424 genauso wie Leistungssportler, besser zu unterstützen und besser zu erfüllen.

425

426 I: Alles klar! Glaubst du, gehen Dach- und Fachverbände ausreichend auf die Wünsche der
427 Segler ein?

428

429 T: (lacht) Ja... Die Frage ist, für den Segelsport, ja? Also, im Bereich des Fachverbandes –
430 ja und nein. Ja? Ja, weil der Fachverband für seine Mitglieder, sprich, für seine Verbände,
431 äh, für seine Vereine da ist. Und selbstverständlich kann man da mehr machen, aber es sind
432 immer gewisse budgetäre Rahmenbedingungen gesetzt. Und man kann sicher das eine oder
433 andere Projekt anreißen, und das wäre sicher im Interesse der Vereine. Die Frage ist: Wie
434 erreicht man all jene, die nicht strukturiert sind da drinnen? Ja? Da ist die Schwierigkeit, dass
435 wir in anderen Sportarten hier die Dachverbände haben, die diesen Bereich bedienen, ja?
436 Und die Leute, die nicht im Leichtathletik-Verband organisiert sind, die kriegen quasi über
437 einen Union-Aktionstag oder Asvö-Tag oder Askö-Tag – oder was auch immer – kriegen sie
438 halt dann irgendeine Art von Betreuung. Und das ist ja die Schwierigkeit, dass das im
439 Segelsport sehr, sehr schwierig umzusetzen ist, weil einfach die Einstiegshürde sehr hoch
440 ist. Und die Einstiegshürde heißt, ich muss quasi mein Sportgerät besitzen. Und das
441 Sportgerät kostet... ist mit gewissen Kosten verbunden. Das ist die Anschaffung, aber
442 genauso die Erhaltung, die Pflege, der Liegeplatz, das Winterlager – et cetera.

443

444 I: Okay. Ich hab es vorher schon ein bisschen angeschnitten. Spitzen – was ist Breitensport?
445 Hochsee – was ist Jollensegeln? In der letzten Zeit ist da breite Diskussionsbasis entstanden
446 in der österreichischen Segelszene; teilweise nicht ganz durchsichtig für den Laien. Wenn
447 man da Foren auf Internetseiten durchforstet, findet man ja wüste Beschimpfungen, bis hin
448 zu Vermutungen aller möglichen Intrigen, und so weiter, und so fort. Ich denke mal, du
449 kennst diese Debatte. Kannst du da Stellung nehmen dazu?

450

451 T: Ja. Ich denke, das ist einfach... Das Problem, das wir im Segelsport haben. Und dieses
452 Problem gibt es in vielen verschiedenen Sportarten. Das ist dort, wo eine Sportart in mehrere
453 größere Segmente aufgeteilt wird. Und wir haben das Problem, dass die Interessen des
454 Binnensegelns nicht deckungsgleich sind mit den Interessen des Hochseesegelns oder den
455 des Segelns am Meer. Und – wie gesagt – der OeSV ist, wie die meisten Verbände, ein
456 Zusammenschluss seiner Vereine. Und der Großteil der Vereine und der Großteil des
457 Tätigungsfeldes der Vereine ist der Binnensegelsport. Das heißt, der Hochseesport war wohl
458 oder übel immer ein Stiefkind, ne? Weil es auch deutlich schwieriger ist, diese
459 Hochseevereine zu betreuen. Die Binnenvereine haben es im Endeffekt leicht. Die haben
460 eine Infrastruktur, die mehr oder weniger vorgegeben ist. Und was brauche ich? Ich brauche
461 ein Wasser, ich brauche einen Steg, ich brauche vielleicht eine Slipanlage oder einen Kran.
462 Und dann eine Hütte, wo ich dann drinnen sitzen kann und meinen Club habe, ja? Und
463 dieses in der Ausformung von 20 Mitgliedern oder 25 – ich glaube, das ist das
464 Mindestmitglied, die ich machen muss – 25 Mitglieder zu 1.500 Mitglieder im Unionyachtclub
465 Attersee, (00:35:00) dazwischen spielt es sich ab. Und der eine Club hat mehr Stege und der
466 andere Club hat weniger Stege. Und der Eine hat ein großes Clubhaus und der Andere hat
467 ein kleines Clubhaus. Das ist allerdings nicht deckungsgleich mit der Struktur eines

468 Hochseevereins. Denn die Mitglieder des Hochseevereins, die üben ihren Sport nicht dort
469 aus, wo der Club ist, ja? Und diese Clubs bieten mehr ein Netzwerk, wo ihre Mitglieder
470 Informationen beziehen sollen oder können, wo sie einen Erfahrungsaustausch machen
471 können, et cetera. Und ich glaube, dass dieses Ungleichgewicht dem Anspruch, von dem,
472 was ich jetzt als Segler haben möchte, dass das dazu geführt hat, dass es einerseits da
473 Probleme zwischen den agierenden Personen in der Vergangenheit – oder wie auch immer
474 – dazu geführt hat, dass irgendwann einmal die Situation gekommen ist, wo man gesagt hat,
475 die eine Gruppe kann mit der Anderen nicht mehr, oder möchte mit der Anderen nicht mehr,
476 oder wie auch immer. Im Moment ist es so, dass es einen großen österreichischen
477 Segelverband gibt. Es gibt dazu noch einen Hochseesportverband, der sich zumindest jetzt
478 einmal als Interessensvertretung dieser Vereine sieht. Die meisten Vereine in diesem
479 Hochseesportverband sind weiterhin Mitglied im Segelverband. Ich denke, und das ist meine
480 Hoffnung, weil wir alle an einem Strang ziehen sollten für den Segelsport, dass wir am Ende
481 des Tages wieder im gleichen Boot sitzen; vielleicht mit einer anderen Struktur. Andere
482 Nationen haben ähnliche Probleme. Die Deutschen haben genauso... haben ähnliche
483 Probleme, wie die Schweizer. Und man hat halt dort auch ein Becken geschaffen, ein
484 Sammelbecken geschaffen, wo man eben bessere Leistungen für diese Hochseesegler
485 anbieten kann, die einfach eine andere Struktur benötigen der Betreuung, als die normalen
486 Vereine.

487

488 I: Gut. Das Problem dieser anderen Betreuung, dieser spezielleren Betreuung für die
489 Hochseevereine – hat man das im OeSV nicht kommen gesehen? Oder hat man das einfach
490 ignoriert? Oder warum hat man sich nicht besser darauf vorbereitet?

491

492 T: Schwierig zu sagen! Weil ich lange Jahre nicht tief in diese Sache involviert war. Im OeSV
493 war seit Jahren ein Gremium vorgesehen, in dem diese Vereine ihr Sprachrohr hätten haben
494 sollen, ja? Und offensichtlich ist dieses Sprachrohr entweder nicht genutzt worden, oder das
495 Sprachrohr hat was anderes gesagt oder verlauten lassen, als die Vereine wollten. Und es
496 gab einen Seefahrtsausschuss, in dem diese Vereine vertreten wären. Die hatten einen...
497 der Segelverband hat einen Seefahrtreferenten, der im Endeffekt das Sprachrohr dieser
498 Gruppe sein sollte, um auch innerhalb des OeSV-Präsidiums diese Punkte sichtbar zu
499 machen. Das hat anscheinend in der Vergangenheit nicht optimal hingehauen oder vielleicht
500 gar nicht hingehauen. Und es sind also hier die Emotionen immer höher und höher
501 gegangen, und ich denke, es kam zu einem Bruch. Und man wird sehen, wie sich diese
502 Sache in der Zukunft entwickelt. Aber ich denke, die Schwierigkeit ist weniger oder war
503 vielleicht nicht so sehr, wie hätte man sich besser darauf vorbereiten können, sondern die
504 Frage, die man sich rückblickend stellen muss, ist, was hätte man... wie hätten die beiden
505 agierenden Gruppen das frühzeitig abfangen können, ja? Also, ich sage... Ich stehe da sehr
506 neutral in dieser ganzen Sache, weil ich nicht involviert war, im Endeffekt. Und weil ich also
507 mit beiden Seiten für mich immer eine gute Gesprächsbasis hatte und noch immer habe.
508 Und mir es nicht... Aber ich glaube, die Schwierigkeit war... Oder die Frage, die man sich
509 jetzt stellen muss, auch, wenn es müßig ist; weil es vertan ist, ja; wäre eigentlich: Was hätte
510 man vor einem Jahr, vor zwei Jahren, vor zehn Jahren tun müssen, nämlich beide Gruppen,
511 damit es zu einer integrativen Lösung kommt? Die es vielleicht immer geben kann! Also, das
512 ist ja keine...

513

514 I: „Immer geben kann“ – das ist das richtige Stichwort. Ich habe, ich glaube, im Internet
515 gelesen auf der Homepage des Hochseeverbandes, dass diese jederzeit zu einer
516 Zusammenarbeit bereit sei, die vom OeSV ausgeschlagen wird.

517

518 T: Also, ich weiß nur... Und das steht auch im letzten Protokoll der Kontrollratssitzung. Der
519 letzte Stand der Verhandlungen zwischen dem OeSV-Präsidium und dem Hochseeverband
520 war, dass für Anfang Mai ein Treffen der (00:40:00) Präsidiumsspitze und der Spitze von
521 Vertretern des Hochseeverbandes geplant war, die Vertreter des OeSV-Präsidiums zu der

522 Sitzung kamen, und die Vertreter des Hochseeverbandes nicht erschienen sind – ohne
523 Angaben von Gründen, und so weiter. Es ist... Und das ist nachzulesen in der „Yacht
524 Revue“, genauso wie im Protokoll von der Kontrollratssitzung, et cetera. Der OeSV oder das
525 Präsidium steht dazu. Wenn... Die Türe ist offen. Also, eben... Man muss nur kommen. Nur
526 jetzt... Wir waren einmal dort. Es gab auch im Zuge der letzten Generalversammlung den
527 Vorschlag, weil es ja in der Vergangenheit immer wieder zu Diskussionen über die Stimmen
528 und den Mitgliedsbeitrag gekommen ist, gab es eine Idee, einen Statutenvorschlag
529 vorzubereiten, der einfach eine Flatrate für alle Mitglieder beinhalten sollte, damit es keine
530 Unterschiede mehr gibt. Früher hat in dem... oder die bisherigen Statuten sehen halt vor,
531 dass es eine unterschiedliche Gewichtung gibt. Wenn du als Yachtclub über eine gewisse
532 Anzahl von Booten verfügst, was natürlich die Binnenclubs bevorteilt, et cetera. Und das
533 Präsidium hat beschlossen, dass es, egal oder ungeachtet des Hochseeverbandes, was er
534 auch immer jetzt machen möchte, dass von sich aus dieses Versprechen, das da gegeben
535 wurde, eingehalten wird. Und dass man sagt, man wird diese Statutenänderung vortragen.
536 Und dann wird man weitersehen. Also, die Türe zum Hochseeverband oder für den
537 Hochseeverband ist auf jeden Fall offen. Ich kann in dem Fall nur für das Präsidium
538 sprechen, weil ich da mehr Informationen hab. Auf der anderen Seite muss ich auch sagen,
539 zu der Homepage vom Hochseeverband – da stehen Sachen drauf, die auch nicht mehr das
540 Aktuellste sind. Das... Also, manche Sachen sind vielleicht auch nicht mehr ganz... oder
541 sind von der Entwicklung überlebt worden.

542
543 I: Ganz kurz noch: Dieser Hochseeverband hat ja bislang noch keine Kompetenzen, was
544 jetzt die internationale Prüfungslizenz...

545
546 T: Ja.

547
548 I: ...anbelangt, also, auch die Ausbildungen, die sie abhalten dürfen; aber eben keine
549 Prüfungen. Glaubst du, wird sich das in Zukunft ändern?

550
551 T: Das müsste man... Es müsste gute Gründe geben, warum das jetzt zum Beispiel vom
552 Segelverband an den Hochseeverband wechseln sollte, nicht? Also, ich denke, betrachtet
553 man die Befähigungsausweise für den Hochseesport, dann sind also zwei Drittel der
554 Befähigungsausweise für den Hochseesport in Binnenclubs, ja? Also, es ist nicht so, dass
555 der Hochseeverband per se alle Hochseesegler vertritt. Aber – wie gesagt – ich denke, das
556 ist ein Ministerium, das das zu entscheiden hat und die oberste Schifffahrtsbehörde. Ich
557 glaube oder ich bin sehr... oder, ich hoffe, immer sehr konsensbereit zu sein. Und ich
558 persönlich hoffe, dass es irgendeine Lösung gibt, wo alle am Tisch Sitzenden dann
559 aufstehen können und froh sein können. Denn das Einzige, was nichts nützt – und das
560 haben auch andere Sportarten gezeigt – ist, wenn es eine Abspaltung oder einen
561 zusätzlichen Verband gibt, wenn die sich dann bekriegen. Ich glaube, das gab es im
562 Eisschnelllaufverband,...

563
564 I: Radverband...Rennrad gegen Mountainbike, usw.

565
566 T: Ganz genau. Ja.

567
568 I: Ja. – Okay! Dann hätten wir die unangenehmen Fragen.

569
570 T: Nicht unangenehm. Wie gesagt, teilweise – ich kann nicht alle Fragen zu 100 Prozent
571 beantworten, weil mir auch teilweise das Wissen dazu im Detail fehlt. Oder... aber...

572
573 I: Letzter Punkt ist die im Vorhinein schon besprochene Ausdifferenzierung,
574 beziehungsweise, die Arten und die Möglichkeiten, die es gibt, den Segelsport auszuführen.
575 Segeln ist, wie du schon verlautbart hast, ein sehr vielseitiger Sport. Und es gibt ständig

576 neue Entwicklungen, Bootsklassen, als auch in Rennmodi.
577
578 T: Hmhm.
579
580 I: Fallen dir auf die Schnelle mal ein paar neue Entwicklungen ein, die es in den letzten
581 Jahren gibt?
582
583 T: Also, in den letzten 15 Jahren hat sich ein kompletter technischer Wechsel vollzogen, der
584 also von langsamen – jetzt reden wir vom Regattasegelsport – vom langsamen
585 Regattasegelsport hin zu einem sehr schnellen Regattasport entwickelt hat. Also, die
586 Bootsklassen, die jetzt auf den Markt gekommen sind und die also jetzt sehr populär sind,
587 die sind unvergleichlich schneller geworden, als Boote vor – in der gleichen Größenordnung
588 (00:45:00) – als vor einigen Jahren. Das ist jetzt... Der 49er ist das klassische Beispiel. Also,
589 eine Jolle dieser Größenordnung ist nur halb so schnell wie dieses Boot. Dazu gab es also
590 jetzt die Einführung von dem asymmetrischen Gennaker, et cetera. Also, das hat vieles
591 gebracht. Auch die Bootstypen, die Bootskonfiguration ist deutlich besser geworden oder
592 moderner geworden. Und das zieht sich durch alle Boote durch. Von den Rennmodi – man
593 hat sich hier im Regattasegelsport deutlich gewandelt. Vor 20 Jahren waren die Wettfahrten
594 bei einer Europameisterschaft, 1993 in Breitenbrunn... die 470er-Europameisterschaft hat
595 die Wettfahrt zwei Stunden gedauert, und man ist eine Wettfahrt am Tag gesegelt.
596 Heutzutage dauern die Wettfahrten teilweise 60 Minuten, teilweise 30 Minuten; abhängig von
597 der Bootsklasse, und man segelt zwischen zwei und vier Wettfahrten. Also, es ist viel
598 kompakter geworden. Der Segelsport ist auch viel näher ans Ufer gekommen. Man hat jetzt
599 also seit den letzten Olympischen Spielen das Medalrace eingeführt, quasi ein Abschluss der
600 Veranstaltung. Es ist noch vieles zu machen, ja? Die Frage ist – und das sind die gängigen
601 Diskussionen – ob man nicht im Endeffekt beim Segelsport in eine ähnliche Situation
602 kommen sollte, wie in der Leichtathletik, wo halt einfach die 100 Meter in diesen 9,7
603 Sekunden entschieden werden, und nicht zählt, was davor war in der Qualifikation. Und wir
604 schleppen also ja unsere Ergebnisse mit vom ersten Wettfahrtstag bis zum Letzten. Was
605 teilweise auch im Ideal sehr schwierig ist dann. Es ist ein unglaublicher Ballast, den Sportler
606 da mitschleppen müssen an Ergebnissen. Wenn sie mal schlecht gefahren sind, dann haben
607 wir das Streichergebnis, das heutzutage für mich nicht mehr verständlich ist. Das hat man in
608 der Formel 1, glaube ich, vor 20 Jahren abgeschafft. Und hier ist sicher vieles zu tun, ja?
609 Das ist im Leistungssegelsport sicher die Richtung, in die es generell geht, ja? Und auf der
610 anderen Seite ist halt im Freizeit- und im Breitensegelsport ist, dass man neue Ideen
611 geschaffen hat. Ja? Dass man wirklich Regatten schafft, die für den Ottonormalverbraucher
612 geschaffen sind oder auf den Tisch gebracht werden, wo man allerdings auch seine eigenen
613 kleinen Grenzerfahrungen hat, ja? Wo man also wirklich jetzt Regatten hat durchs
614 Mittelmeer, über den Atlantik, wo man versucht, längere Strecken zu segeln. Und man sagt,
615 das ist für... Man hat eine Herausforderung dabei, ja? Also, es bietet mehr, als nur einfach
616 auf das Boot zu steigen und zu segeln.
617
618 I: Okay. Kennst du ausgefallene Arten, segeln zu gehen?
619
620 T: Ausgefallene Arten, segeln zu gehen... Ich denke, was ausgefallen ist, ist, dass gerade im
621 Segelsport das Oldtimer-Segeln einen sehr aktiven Stellenwert hat, ja? Und dass das eine
622 Sache ist, die in dem Bewerten heutzutage, auch durch das Vergütungssegeln, immer
623 möglich ist, ja? Und wir haben vor einigen Monaten eine Meisterschaft am Attersee gehabt.
624 Und da sind Boote mit gesegelt, die waren ein Jahr alt oder wenige Wochen alt, genauso wie
625 Boote, die waren über 100 Jahre alt. Und das Ganze passt zusammen, ja? Oder das Ganze
626 fährt unter dem Gleichen. Also, ich denke, das ist ein sehr spezieller Aspekt des Sports.
627 Genauso, wie das ein spezieller Aspekt des Sports ist, dass man keine strikten
628 Alterseinteilungen mehr hat, ja? Und dass man also hier wirklich ein sehr breites
629 Altersspektrum am Wasser findet. Spezielle Arten oder... Ist sicher im professionellen

630 Bereich, dass wir... oder dass du Regatten findest, die wirklich extrem über den
631 Grenzbereich gehen, ja? Also, ob das jetzt „Einhand um die Welt segeln“ ist, „Vendee Globe“
632 oder „Volvo Ocean Race“, wo also hier auch im absoluten Grenzbereich gearbeitet wird. Und
633 was diese Sachen interessant machen, ist auch, dass es hier zum ersten Mal möglich ist,
634 den Segelsport einer breiteren Öffentlichkeit zu präsentieren, über den Umweg der Internet
635 Games. Also, wo es im Endeffekt zu einer Segelsportveranstaltung ein Spiel, ein interaktives
636 Spiel, am Computer gibt, wo also dann Millionen Leute mitspielen. Und das ist das... das ist
637 eine Entwicklung, glaube ich, die für den Segelsport generell eine interessante, neue Türe
638 öffnet.

639

640 I: Was sagst du zu der wenige Wochen alten oder wenige Tage alten Entscheidung von
641 Russell Coutts, dass er den „America's Cup“ auf Katamaranen fährt? (00:50:00)

642

643 T: Ich denke, es war für mich keine Überraschung, weil der Verteidiger immer das macht, wo
644 er im Moment gerade den größten Wissensvorsprung hat. Und dadurch war also diese
645 Entscheidung, hier auf Katamarane zu steigen, sicher eine logische von seiner Seite aus. Ich
646 denke nicht, dass es dem Projekt von großem Nutzen ist. Ich denke aber auch nicht, dass es
647 von ganz großem Schaden ist, ja? Aber man wird sehen, wie sich der „America's Cup“
648 entwickelt. Und er schon viele Male totgeredet worden, und der ist immer wieder da. Und...
649 ja. Also, es ist nichts... Ich war weder geschockt, noch positiv überrascht. Ich... Es war im
650 Bereich der Erwartungen.

651

652 I: Glaubst du, dass es medial besser aufbereitbar ist, das Material von den auf einer Kufe
653 fahrenden Segelbooten, wo vermeintlich mehr Action vermittelt werden kann, als bei
654 Einrumpfbooten?

655

656 T: Auf der einen Seite ja. Es sind sicher... Die eine Möglichkeit... Oder die... Es bietet
657 selbstverständlich, dadurch, dass diese Boote deutlich schneller sind, ein größeres Potenzial
658 an guten Aufnahmen, ja? Der Nachteil ist, dass die Spannung verloren geht. Denn je
659 schneller die Boote sind, umso größer ist auch die Gefahr, dass der
660 Geschwindigkeitsunterschied größer wird. Und wir müssen auch rechnen, dass gerade in
661 dem Bereich, „America's Cup“, ein dermaßen großes technisches Investment getätigt wird,
662 dass die Leute, die dort mitfahren, einfach nicht mehr von irgendwas überrascht werden
663 können. Und die verwenden Geräte, Lasermessgeräte, mit denen sie die
664 Windgeschwindigkeit in zwei Kilometern Entfernung messen können. Also – ja! Es ist echt
665 unglaublich, nicht? Also, es ist... Das hat nichts mehr mit dem normalen Segelsport
666 prinzipiell zu tun. Denn je langsamer die Boote sind, desto spannender ist es, nicht? Weil
667 sich der Fehler viel deutlicher auswirkt. Das ist... Man wird damit leben. Und man wird
668 sehen. Spektakulär, denke ich, ist Segeln nur dann, wenn man komplett was anderes macht.
669 Wenn man sagt, okay, das ist... man geht neben eine Mole und fährt dort mit zwei Jollen auf
670 Vorwind, und zwei Punkten, ohne irgendeine sonstige Regel, und macht das mit Pumpen –
671 oder was auch immer. Das ist vielleicht spektakulär. Wenn es spritzt. Und wenn es dann
672 Action gibt und die Boote knapp beieinander sind. Vielleicht müssen wir den Segelsport in
673 eine Richtung bringen, wo halt Boardercross heutzutage ist. Das ist die Action, die man
674 angreifen kann, nicht? Aber wir sind halt mit dem „America's Cup“ dort, wo halt die
675 Skispringer mit dem Skifliegen sind, ne? Das ist was Tolles. Und man sieht das. Und man...
676 Aber die Frage ist, ob das diesen Hype erzeugen kann, dass die Leute sagen, ja, das
677 möchte ich machen. Ne?

678

679 I: Okay. Super! Perfektes Interview.

680

681 T: Ja.

682

683 I: Danke! Echt schön.

684
685 T: Gut. Prima.
686
687 I: Ja.
688
689 T: Ja.
690
691 I: Ja, super!
692
693 T:Ja
694

Interview 2

I = Bernd Mayr

T = Ronnie Zeiler

Ort: Wien

Datum: 04.10.2010

1 I: So, lieber Ronnie! Kommen wir zuerst einmal zu einer Vorstellung deiner Person. Kannst
2 du mal kurz erzählen, wie du zum Segelsport überhaupt gekommen bist?

3
4 T: Vor circa zehn Jahren, nach langem Drängen meiner Frau, bei einem Freund mitzufahren,
5 der in Griechenland eine zuerst vier, fünf, sechs hat. Oder drei, vier, fünf? Nee, ich glaube...
6 So etwas mit Backstagen kam erst einmal dran. Und... ja, das... da das Ganze ein bisschen
7 eine sportliche Sache war und auch eine sehr technische, und ich aus der Technik komme,
8 hat mich das halt sehr fasziniert. Und ich hab es schade gefunden, dass ich nicht schon
9 früher angefangen habe. Hab dann die Kurse gemacht, in kürzester Zeit die Meilen... und
10 den Schein. Und seitdem skippere ich heute meistens in Kroatien und im Mittelmeerbereich.
11 Und dann war es eigentlich auch, relativ am Anfang, bin ich eingeladen worden zu einer
12 Regatta, zum 400-Meilen-Race, quer durch die Ägäis. Tolle Geschichte; eben mit Nachtfahrt
13 und allem Drum und Dran, mit Spi. Und das war ganz ein tolles Erlebnis. Und so bin ich
14 eigentlich dann zu diesen Langstreckenregatten gekommen. Langstrecke klingt jetzt... halt
15 aber nicht Dreieckskurse. Und wie dann „Blu Balu“ dieses oder wie es der Christian Kargl
16 erfunden hat, das Murter-Dubrovnik Race, 2005, bin dann mit einer... mit Anfängern da
17 einfach mitgefahren. Und seitdem mache ich das halt, weil es Spaß macht. Und... ja. Später
18 irgendwann, vor drei Jahren, bin ich dann zum Jollensegeln gekommen, auf der alten Donau,
19 um halt die Feinheiten des Segelns da irgendwie zu lernen, die man im großen Schiff halt
20 nicht ganz so gut lernt. Ja, das ist alles.

21
22 I: Was hast du momentan für ein Projekt laufen? Was ist dein seglerisches Ziel,
23 gegenwärtig?

24
25 T: Mein seglerisches Ziel ist, nächstes Jahr das RPC zu gewinnen.

26
27 I: (Lacht)

28
29 T: Laufende Projekte... Laufende Projekte. Dieses jährliche Round Palagruza Cannonball.
30 Und das Engagement in der Soling-Klasse mit den Gebrüdern Kahls. Das halt auch sehr viel
31 Spaß macht.

32
33 I: Okay. Das waren jetzt die kurzfristigen Ziele, beziehungsweise, ein langfristiges Ziel; das
34 Engagement in der Soling-Klasse. Gibt's auf längere Sicht noch irgendwas, was du erreichen
35 möchtest? Jetzt nicht nur als segelsportliches Ziel, vielleicht auch als organisatorisches Ziel?

36
37 T: Na ja, ich hab ja schon Vorstellungen, wohin der Segelsport oder der Hochseeyachtsport
38 gehen könnte. Aber das... wie soll ich sagen... an dem kann ich alleine nicht arbeiten. Das
39 wird vielleicht in der Gruppe dann gehen, zusammen mit dem Hochseeverband, dem OeSV
40 oder eben Privatpersonen, wie Hanakamp und Co. Also, das Ziel wäre im Grunde
109

41 genommen, dass man... dass mehr Österreicher einen leichteren Zugang zu
42 Hochseeregatten bekommen.

43
44 I: Du bist ja auch Vertreter diverser Organisationen. Könntest du sagen, welche Funktionen
45 du innehast im Segelsport?

46
47 T: Gar keine. Ich hab nur eben einen Verein gegründet zum Ausrichten vom Round
48 Palagruza. Hatte im ersten Jahr Schwierigkeiten mit dem Rennen, da die Kroaten aus
49 irgendeinem Grund die Sicherheitsanforderungen so hoch geschraubt haben, dass wir sie
50 nicht mehr erfüllen konnten, und wir das Ganze dann nicht mehr als Regatta, sondern als
51 Training gefahren sind. Was mir ziemlich viel Feinde gebracht hat im Segelverband. Ich
52 glaube, dass die mittlerweile mehr oder weniger ausgereimt sind durch persönliche
53 Gespräche, dass es da keine Feindseligkeiten mehr gibt. Und ich bin dann eingeladen
54 worden vom Hochseereferenten des OeSV, (00:05:00) mitzumachen beim Hochseeverband,
55 der eigentlich innerhalb des OeSV gegründet hätte werden sollte, oder als Teilorganisation
56 des OeSV. Oder als quasi zehnter Landesverband. Und da ich ja keinem großen Verein
57 vorstehe, sondern eher in einem sehr kleinen, war es für mich schwierig, zum OeSV zu
58 kommen. Und du kannst aber nur wiederum OeSV-Mitglied werden, die Regatta selber
59 organisieren und veranstalten. Und das Ganze ist ein bisschen schwierig halt. Und ich hab
60 mir gedacht, ja, ist lässig, wenn die Mitglieder des Hochseeverbands dann auch OeSV-
61 Mitglieder werden, dann machen wir da mit. Und so bin ich da hineingekommen, in den
62 Hochseeverband. Der sich dann leider auch gespalten hat vom OeSV. Ja. Aber das ist
63 schon alles. Ich bin halt quasi als Obmann meines Vereins bin ich halt Mitbegründer des
64 Hochseeverbands.

65
66 I: Fürs Protokoll: Du bist Obmann des Vereins „Sail Attack“.

67
68 T: Ja.

69
70 I: Und im Hochseeverband, im österreichischen Hochseeverband, Referent für Breitensport
71 und Jugend?

72
73 T: Na, das ist... Also, ich hab ein Referat... hab ich abgelehnt. Weil das Ganze... Ich bin mit
74 mit dem Hanakamp in einer großen Arbeitsgruppe. Und wir wollen einfach nur Konzepte
75 erarbeiten, die dann umgesetzt werden von Leuten, die die Zeit haben und die Muße haben,
76 das auch zu machen.

77
78 I: Okay.

79
80 T: Das heißt, ich bin... Ich kann mich in dem Verein nicht so engagieren, und in meinen
81 Beruf und in mein Hobby. Das heißt, ich wollte absichtlich eine lose Arbeitsgruppe, die viel
82 effizienter halt mit verschiedensten Leuten dann sprechen können und schauen können,
83 wohin soll es gehen und was können wir machen. Das wäre halt... ja, Breitensport und
84 Jugend. Und eigentlich auch die ganze Zukunftsarbeit. Also, ein guter Ansprechpartner wäre
85 da doch der Andreas Hanakamp.

86
87 I: Okay.

88
89 T: Diese Sache. Ja. Also, kein Referent, und...

90
91 I: Mit welchen Problemen bist du konfrontiert worden, als du versucht hast, diesen
92 Hochseeverband innerhalb des OeSVs zu etablieren?

93
94 T: Es gibt da... Also, wie gesagt, ich bin erst... Also, ich segele erst seit zehn Jahren und

95 hab mich mit dem ganzen Thema OeSV, und so weiter, erst seit ein, zwei Jahren überhaupt
96 beschäftigt. Das heißt, diese ganzen alten Geschichten mit... die Finanzsache und diese
97 Weltmeisterschaft, die zu dieser Finanzkrise geführt hat, die sind alle... wie soll man sagen,
98 da hab ich keinen Durchblick und keinen Einblick. Anscheinend gibt's aber da ganz alte
99 Geschichten innerhalb des OeSV. Und immer wieder Geschichten zwischen den
100 Hochseefahrern und den Anderen, und den Binnenseglern, die scheinbar – zumindest mit
101 den jetzigen Präsidien, OeSV und Hochseeverband – unüberbrückbar scheinen. Also, ich
102 persönlich – und da teile ich auch die Meinung mit einigen im Hochseeverband – bin der
103 Meinung, dass das Ganze wieder zusammenwachsen wird – in Klammern – müssen. Denn
104 es gibt nur „Segeln.“ Und es ist völlig wurscht, ob das Wasser salzig ist und ob das Boot vier
105 Meter hat oder vierzig. Das ist, meiner Meinung nach, völlig wurscht. Es ist halt nur... ja, eine
106 andere... Im Moment baut man es auf auf ein anderes Revier. Das ist... Was waren die
107 Schwierigkeiten? Die Schwierigkeiten waren interessanterweise das Finanzielle. Also, man
108 stößt sich an irgendwelchen Mitgliedsbeiträgen. Das Ganze ist aber absurd. Das kann nicht
109 wirklich der Grund sein. Weil... Was kostet die OeSV-Mitgliedschaft, inklusive „Yacht
110 Revue“? 30 Euro. Aber es ist sehr viel um dieses Geld gegangen. Und um so Justament-
111 Standpunkte. Das heißt, wir zwei große Clubs in Österreich, die nicht nur hier Segler
112 vertreten, sondern auch Motorbootfahrer.

113
114 I: Wenn du jetzt von Clubs sprichst, meinst du Verbände?

115
116 T: Vereine.

117
118 I: Vereine.

119
120 T: Also, einen YCA und ÖSYC.

121
122 I: Okay.

123
124 T: Das sind jetzt, glaube ich, die mit den meisten Mitgliedern in Österreich. Und das sind
125 immer die Reibeisen. Der ÖSYC ist ja schon lange ausgetreten aus den OeSV.

126
127 I: Und ganz aktuell der Yachtclub-Austria.

128
129 T: Ganz aktuell der Yachtclub-Austria. Und da hat es scheinbar irgendeinen gerichtlichen
130 Vergleich gegeben, mit den Mitgliedsbeiträgen, und so weiter. Man konnte sich da nicht
131 einigen. (00:10:00) Und das sind so blöde Geschichten. Wie, wen muss ich melden. Und
132 muss sich jetzt dann ein Motorbootfahrer dem OeSV melden. Und das Ganze sind teilweise
133 fast schon kindische Sachen, die man sicher ganz pragmatisch lösen könnte. Aber
134 anscheinend nicht mit den handelnden Personen. Das heißt, wir haben jetzt die Situation,
135 dass wir auch in dem Hochseeyacht-Sportverband Motorbootfahrer haben, und alles
136 Mögliche, und das Ganze noch eine etwas diffuse Angelegenheit ist, was die sportliche
137 Ausrichtung jetzt anbelangt.

138
139 I: Kommen wir erst mal weg von den Verbänden/Vereinen. Jetzt geht's wieder um dich
140 persönlich. Es geht um den Stellenwert... Entschuldigung. Später geht's um dich persönlich.
141 Der nächste Punkt ist nämlich „Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft“ und das
142 Image des Segelsports. Kannst du in wenigen Worten beschreiben, was den Segelsport für
143 dich ausmacht?

144
145 T: Teamsport. Ich bin schon zu alt für diese Solo-Geschichten da, Laser, und so. Also,
146 Teamarbeit, Teamsport. Ein hoher Grad an Fairness. Am Wasser beinharte Kämpfe, aber
147 doch eindeutige Regeln. Es gibt schöne Regeln, die es im Autoverkehr nicht so gibt. Sprich,
148 selbst, wenn man im Recht ist, muss man doch im letzten Moment ausweichen. Es ist also

149 irgendwie... Ja, ist einfach... es ist in der Natur. Und man kann es bis ins hohe Alter
150 machen, wie jetzt bei der Soling-Masters-WM. Da ist der Älteste, glaub ich, 86. Ein
151 Wahnsinn. Ja. Es ist leider nicht medienwirksam. Also, es läuft unter Ausschluss der
152 Öffentlichkeit ab, komplett. In Österreich sowieso, wo... Das heißt, wenn man nicht zufällig in
153 einer Familie drinnen ist, wo gesegelt wird oder wo Verwandte nicht in irgendeinem
154 Yachtclub sind, dann bist du eigentlich Außenseiter. Dann kommst du gar nicht dazu. Du
155 kannst dir diese ganzen wunderschönen, tollen Yachtclubs – das kann sich kein Mensch
156 leisten, kein Normaler. Das heißt, es ist leider Gottes – das hab ich jetzt gemerkt – doch ein
157 Sport für die Reichen, die sich eigene Boote leisten können, oder auch, wenn es kleinere
158 sind, so jollenartige; du musst dir ein Boot irgendwohin schleppen und irgendwo fahren. Und
159 du hast da als Quereinsteiger, also, wenn du dann nicht im Opti geboren wirst und mit diesen
160 ganzen Strukturen aufwächst, tust du dir da eigentlich sehr schwer in dem Sport, was
161 Gescheites zu machen oder irgendwas zu erreichen. Ich weiß nicht, ob ich die Frage jetzt
162 ganz beantwortet hab.
163
164 I: Na, doch, sehr gut. Wie, glaubst du, wird der Sport von Unbeteiligten gesehen, von
165 Außenstehenden? Oder wahrgenommen. Nimmt den überhaupt wer wahr?
166
167 T: Nein. Nimmt kein Mensch wahr. Also, es gibt da so manches, so Geschichten halt, wenn
168 sich ein Sedlacek in ein Boot schmeißt und um die Welt fährt, ja? Sowas wird vielleicht
169 wahrgenommen. Oder die Seenomaden, die a jahrelang unterwegs sind. Aber selbst die RC-
170 44-Flotte, wenn die am Traunsee auftaucht, ist das für Eingeweihte eine tolle Sache; auch
171 ihre Geschichte. Aber den Rest in Österreich kratzt das überhaupt nicht. Also, ich glaube,
172 dass... Wie heißt die? Jurka..
173
174 I: Jukic. Mirna Jukic.
175
176 T: Mirna Jukic, genau. Dass die mit ihrem... Dass die berühmter und bekannter ist, als
177 irgendein der anderen bekanntesten Segler bei uns. Also, es findet de facto unter
178 Ausschluss der Öffentlichkeit statt.
179
180 I: Was ist jetzt das Image vom Segelsport? Bei den Leuten, die... Also, ein Segelboot kennt
181 ja jeder. Ja? Was glaubst du, haben die Leute, die im Segelboot sitzen, für ein Image bei der
182 restlichen Bevölkerung?
183
184 T: Keine Ahnung. (00:15:00) Kommt aufs Boot an, wahrscheinlich. Und auf das, was sie
185 machen. Ob das irgendein Reicher ist, der sich leisten kann. Und da gibt es ja ein paar. Und
186 das schöne, große Boote sind. Oder eher irgendwelche sehr bekannten Prestige-Regatten.
187 Aber die durchschnittlichen Segler, die sich abstrudeln und irgendwo hinfahren und ihr Boot
188 an irgendeinen See schleppen und dann Regatten fahren – keine Ahnung, wie die
189 angeschaut werden. Es ist aber auch so, muss man sagen, wenn man... wenn es heute...
190 Du kommst gar nicht in einen Yachtclub rein, ja? Da ist ja Betreten und alles Mögliche
191 verboten. Dann gibt es die ganzen gsackltn. Ja? Da gibt's immer noch diese... sehr oft so
192 diese Strukturen und diese zweireihigen blauen Blazer. Das ist schon sehr strange. Also, das
193 ist eher so ein bisschen in Richtung Golf vielleicht, ja? Wie zuerst erwähnt, in einen normalen
194 Club kommst du überhaupt nicht rein, wenn du nicht gut verdienst. Also, es hat
195 wahrscheinlich schon das Image, das ist eher was für Reiche.
196
197 I: Du sagst, der Segelsport ist eigentlich nach wie vor ein Sport für Eliten.
198
199 T: Ja.
200
201 I: Sozusagen.
202

203 T: Ja. Ich glaube, dass das so wahrgenommen wird.
 204
 205 I: Jetzt hört man oft den Vorwurf von Außenstehenden, dass der Segelsport als langweilig
 206 empfunden wird. Kannst du das verstehen? Und warum, glaubst du, ist das so?
 207
 208 T: Ja, weil er nicht medienwirksam ist! Weil du kannst es nicht gescheit übertragen. Selbst
 209 das größte Event, den es dazu jetzt gegeben hat, „America's Cup“, ist eine lächerliche
 210 Geschichte gewesen; in ein paar Tagen abgehandelt mit...
 211
 212 I: Laut dem Forbes Magazin ist der „America's Cup“, habe ich eben in einem anderen
 213 Interview erfahren, die drittgrößte Sportveranstaltung, die es gegeben hat.
 214
 215 T: Ja, ja! Das ist schon...
 216
 217 I: Vom Umsatz her.
 218
 219 T: Natürlich! Aber wer hat es sich angeschaut? Oder jeder, der es sich angeschaut hat, war
 220 gelangweilt. Mann, was soll das? Ja? Also, du kannst es nicht übertragen. Du kannst nicht
 221 teilhaben, so, wie in einem Fußballstadion. Dass 10.000 Wahnsinnige da auf 22 andere
 222 herunter schauen. Das ist sehr schwierig.
 223
 224 I: Und hast du Ideen, wie man das verbessern könnte?
 225
 226 T: Also, jetzt einmal vom Übertragen, von Medienwirksamkeit – eher... nee. Das ist...
 227 Vielleicht gelingt es uns, wenn mehr Leute, mehr Meinungsträger und mehr aus Medien...
 228 also, nicht Segelmagazine, ja? Weil, die berichten sowieso. Aber wenn man die vermehrt zu
 229 guten Veranstaltungen schleppt. Und da bin ich mir nicht so sicher, ob das jetzt eine
 230 Massenveranstaltung sein muss, wo das Hauptaugenmerk auf Culinarium liegt, sondern...
 231 ja, vielleicht eher... doch eher sowas in Richtung wie die Staatsmeisterschaft, die gerade
 232 läuft, ja? Also, eher was Sportlicheres, wo das im Vordergrund steht. Und dort durchaus
 233 auch längere. Also, wenn man jetzt ans Meer denkt. Im Binnensektor ist es sehr schwierig,
 234 weil die Boote natürlich immens kleiner sind und das sind doch Spezialisten, die damit
 235 fahren. Da kann man schwierig jemanden mitnehmen, dass der eine Freude hat. Und dass
 236 er das dann später als Multiplikator weitergibt, die Erfahrung. Also, ad hoc fällt mir da eben
 237 nicht sehr viel ein.
 238
 239 I: Ist Segeln, speziell mal Urlaubsegeln, für dich ein Sport? Oder ist es als Sport zu sehen?
 240
 241 T: Na ja, es ist ja interessant. Nachdem der Hochseeverband – meiner Meinung nach zu
 242 recht – in Richtung BSO gehen möchte, also, Mitglied werden möchte, haben wir das
 243 angeschaut. Und da gibt es unter Anderem den Schachverband, der dort dabei ist. Also,
 244 Pokern ist ausgeschlossen, weil das Glücksspiel ist.
 245
 246 I: Ja. Die kämpfen aber auch schon jahrelang, damit sie reinkommen.
 247
 248 T: Genau, ja. Aber da drinnen ist Schach. Und das ist natürlich hochinteressant. Weil – ist
 249 Schach wirklich ein Sport? Und wenn man jetzt mit den Leuten vom Hochseeverband
 250 redet... oder... jetzt Fahrtensegeln. Also, Fahrtensegeln, angefangen mit der Vorbereitung,
 251 (00:20:00) mit dem Einholen von Wetter und so weiter, also, mit gut Anlegen, gut Ablegen,
 252 gute Seemannschaft, auf seine Leute auf dem Schiff aufpassen – das kann man durchaus
 253 schon als Sport sehen. Bei den Motorbootfahrern tue ich mir natürlich, wie gesagt, ein
 254 bisschen schwerer, einen Hebel noch vorzulegen; da fällt mir nur das Einparken ein als
 255 sportliche Variante. Also, ich glaube, dass man das schon ein bisschen weiter sehen muss.
 256 Auch Nordic Walking ist ein Sport. Also, ist Fahrtensegeln... kann durchaus auch Sport sein,

257 sagen wir es einmal so. Wenn jetzt allerdings dann die Marina kommst und dir anschaut die
 258 Sattelfüßeln, die fix am Steg verschraubt sind und die Blumengießkannen an der Reling...
 259
 260 I: Das Zeug das sie einladen, als Sportlernahrung...
 261
 262 T: Das kann... dann wir das uns leicht... Also, das hat dann mit Sport wieder nichts mehr zu
 263 tun. Also, es ist schon schwierig. Aber es ist halt... Das ist wahrscheinlich auch der Grund,
 264 um jetzt auch mal wieder den Bogen zurück zu dieser OeSV/Hochseeverbands-Querele
 265 da... Dass die Hochseefahrer, die jetzt, sagen wir mal, die Bootstouristen – nennen wir sie
 266 mal Bootstouristen – eigentlich immer belächelt worden sind. Das sind zwar die, die für die
 267 Ausbildung sorgen. Also, die meisten Vereine rekrutieren ja ihre – Hochseevereine –
 268 rekrutieren ja ihre Mitglieder aus der Ausbildung. Schifferlfahren am Meer. Bringen dadurch
 269 auch wieder Geld in den Hochseeverband, durch Prüfungsgebühr. Was absolut ein Gro ...
 270 ah, entschuldige, in den OeSV.
 271
 272 I: In den OeSV.
 273
 274 T: In den OeSV natürlich. Was ja absolut gut ist. Und der OeSV nimmt das Geld und gibt es
 275 in Richtung Spitzensport, was eigentlich eh eine schöne Sache ist. Weil wir dürfen ja nicht
 276 vergessen – und das, glaube ich, wird sehr oft vergessen – dass die jungen Leute, die jetzt
 277 gefördert werden, ja irgendwann auch mal auch aussteigen und nicht mehr
 278 Olympiakampagnen ausfahren, und dann auch auf der Hochsee oder im... wie soll man
 279 sagen... Hochseeregatten, wo halt mehrere auf dem Boot sind, dann fahren. Ja? Das heißt
 280 also, die wandern ja alle dorthin. Und das heißt, Jugendarbeit im Hochseebereich ist ein
 281 bisschen schwierig, weil, die sind ja nicht mehr jung dann. Das sind ja dann die Rentner,
 282 Senioren. Aber...
 283
 284 I: Und da siehst du also den Missstand drinnen. Dass die Hochseefahrer, die Bootfahrer am
 285 Meer, quasi die Olympiakampagnen von den Jollenseglern...
 286
 287 T: Nein, um Gottes Willen! Nein, nein! Ich finde das schon in Ordnung. Das haben die
 288 Hochseefahrer haben das so empfunden. Ja? Die wollten immer ein bisschen ein Geld
 289 haben für irgendwelche Projekte, oder sowas. Für Veranstaltungen von ihren
 290 Hochseeregatten, oder sonstwas. Und beklagen, dass sie nie was rausgekriegt haben aus
 291 dem Topf. Was sie aber durch ihre Prüfungen, und so weiter, alles einbringen, da geht nichts
 292 zurück. Haben sie beklagt. Nicht nur das. Sondern, sie werden dann nur belächelt, weil sie
 293 sowieso nur die Bootstouristen seien, die einmal im Jahr irgendwelche Tücher lüften.
 294
 295 I: Was hätten die sich denn vorgestellt?
 296
 297 T: Ja, das... So genau hab ich das eben so nachgefragt. Aber so konkret hab ich da noch
 298 keine Antwort gekriegt. Also...
 299
 300 I: Sie müssen ja irgendwie ihre Interessen nicht richtig vertreten...
 301
 302 T: Ja.
 303
 304 I: ...sehen?... oder... keine Ahnung, ja?
 305
 306 T: Das ist das... Das weiß ich nicht genau, was da wirklich war! Das ist mein Problem. Ich
 307 hab gefragt, was... ja, was... für welche Projekte konkret wolltet ihr das Geld? Und hab bis
 308 jetzt aber nix Gescheites gehört! Also, das waren nur so irgendwie halt Zuschüsse für
 309 irgendeine Regatta. Oder ein Club braucht irgendwelche Startnummern. Oder... Das waren
 310 immer so Firlefanz-Geschichten, ja? Aber scheinbar ist dann da nichts zurück gekommen,

311 und das hat den Frust gesteigert. Klar, in letzter Zeit war nicht viel da zum Verteilen. Sparen
312 ist angesagt. Und andererseits haben die Hochseevereine auch ihren Solidaritätsbeitrag
313 geleistet oder zumindest angezahlt. Genaues weiß ich da auch nicht. (00:25:00) Ja.
314

315 I: Jetzt kommen wir aber wirklich zu deiner Person zurück. Und zwar: Glaubst du, beeinflusst
316 Segeln deinen Charakter?
317

318 T: Ja, ich glaub, schon. Früher. Also, ich fahre in Wien mit dem Auto so, wie, wenn ich mit
319 einer Jolle fahre. Immer ziemlich knapp. (Lachen) Und... Na, oh ja, auf jeden Fall. Weil...
320 jetzt einerseits als Skipper Leute zu motivieren, auch Fehler einzugestehen. Gerecht zu sein.
321 Das sind alles Sachen, die... wo man jetzt an seiner Person, an seiner Persönlichkeit,
322 eigentlich durchaus immer arbeiten kann. Und das... gerade durch dieses Team auf einem
323 Boot beeinflusst das... meine Persönlichkeit auf jeden Fall.
324

325 I: Positiv?
326

327 T: Ja, ich hoffe, ja? Aber auch manchmal ist es ganz nett mitzufahren. Und versuchen, sich
328 unterzuordnen. Also, das ist auf jeden Fall also nicht umsonst. Das ist überhaupt keine
329 Frage. Also, ich hab mit vielen Leuten geredet. Und da gibt es so schöne Projekte, oder
330 vermehrt Projekte. Denn es gibt ja einige, wo man ganze Firmen und Manager auf Boote
331 bringen kann und mit denen alles Mögliche anstellen kann, was sehr positiv für ihre
332 Zusammenarbeit und für ihr Zusammenleben und zusammen auch für ihr Team sehr... Na,
333 also, es beeinflusst mich sicher.
334

335 I: Wie würdest du deinen seglerischen Charakter beschreiben? Am Boot. Bist du eher der
336 stoische Typ oder der hektische?
337

338 T: Es kommt auf den Rest der Mannschaft an. Also, bei der Soling bin ich Frontman. Da
339 brauche ich mich ja da mehr oder weniger nicht unterzuordnen, ich kann ein bisschen Praktik
340 machen, und bin aufgrund meiner Partner am Schiff bin ich da eher der Ruhepol. Der
341 versucht, wieder Konzentration reinzubringen, und solche Sachen. Als Skipper ist das schon
342 ein bisschen anders. Aber selbst da beeinflusst mich oder hat mich... oder, nein, beeinflusst
343 mich tatsächlich das, was ich gelernt hab bei meinen ersten Fahrtenseglern. Also, wie ich
344 halt angefangen hab mit dem Fahrtensegeln. Ein Manöver muss eigentlich ruhig ablaufen.
345 Kurzer Ausflug. Wir sind zurückgekommen nach einer Woche, mit lauter Anfängern. Das
346 Manöver wurde vorher erklärt. Wir haben dort irgendwo in Griechenland geankert, sind da
347 reingefahren, war viel Wind. Und nachher sagt die am Nachbarschiff, ja, es ist toll, weil wir
348 eigentlich zugeschaut haben, ja, guckt mal, wie lange ihr schon miteinander segelt. Ja? Und
349 das ist eigentlich der Punkt. Und da ich gewohnt war, mit Anfängern zu segeln, auf meinen
350 Langstreckenregatten, habe ich das alles erklären müssen vorher; also, das relativ klar
351 machen müssen. Das heißt, es läuft dann auch relativ ruhig ab am Boot. Schreien bringt gar
352 nix. Also, ich bin nicht der stoische Typ, aber auch nicht der Choleriker am Boot. Weiß
353 nicht... ja.
354

355 I: Gut.
356

357 T: Ich hab aber noch nicht alles gemacht.
358

359 I: Na, vielleicht, wenn du noch mal die Dreieckskurse anfängst, zu fahren. Wirst du bisschen
360 hektischer.
361

362 T: Ja. Als Skipper wahrscheinlich, ja. Ich brauche ein Boot.
363

364 I: Okay. Wissen deine Freunde und Bekannten, dass du Segler bist? Vermittelst du ihnen

365 seglerische Werte weiter? Oder... ja, wie schaut das aus?
366
367 T: Unbedingt. Klar, ja. Also, ich bin jetzt das zweite Mal Mirno More gefahren als Skipper.
368 Weil ich mir auch da denke, dass ich was weitergeben kann. Und irgendwo die Verpflichtung
369 hab, das weiterzugeben. Und auch dadurch, (00:30:00) durch Erzählungen, durch... weiß ich
370 nicht, Fotos und moderne Social...
371
372 I: Networks.
373
374 T: ...Networks, vermittelt man da schon ein Bild. Ja.
375
376 I: Wirst du oft drauf angesprochen?
377
378 T: Nein. Nicht wirklich. Also...
379
380 I: Na, wenn du jetzt zu... keine Ahnung, zu Leuten kommst, die du lange nicht gesehen hast.
381 Sagen nicht, hey, was läuft gerade bei dir im Segeln, oder so? Wenn die...
382
383 T: das Segeln, ja.
384
385 I: Ach so.
386
387 T: Oder musst du net arbeiten? Oder das du braun bist. Solche Sachen, natürlich. Ja?
388 Also... Ja, es ist... Wo ich zuerst gesagt habe, dass das eine ein bisschen elitäre Sache ist.
389 Oder als elitärer Sport wahrgenommen wird. Ist vielleicht ganz interessant, dass eben meine
390 Freunde und Bekannten... dass die doch eher meinen, das ist ein lässiger Sport. Den kann
391 man machen, wenn sich der den leisten kann. Also... Und solchen Leuten bringt man
392 eigentlich wiederum näher... Also, die, die nicht, wie gesagt, in der Jolle aufgewachsen sind
393 oder in der Jolle hinein geboren worden sind oder in den Opti, die bringt man eigentlich nur
394 übers Fahrtensegeln, übers Urlaubssegeln aufs Wasser.
395
396 I: Ja.
397
398 T: Und das hauptsächlich, finde ich.
399
400 I: Da fällt meiner Meinung nach nämlich die Hemmschwelle. Weil, wenn du eine Woche
401 Segeln gehst mit Freunden, kostet alles vielleicht 600 bis 700 Euro, wenn du ein gutes Schiff
402 buchst, sage ich jetzt einmal.
403
404 T: Genau.
405
406 I: In der Hauptsaison. Und da sind wir auf einem Preisniveau, wo du sagst, okay, für das
407 Geld kann ich eine Woche Skifahren gehen, ja? Und das ist immerhin Volkssport...
408
409 T: Genau.
410
411 I: ...Nummer 1 in Österreich.
412
413 T: Genau.
414
415 I: Also denke ich mal, ist vielleicht auch also das Urlaubssegeln als Einstieg eher bevorzugt
416 gegenüber der Jolle.
417
418 T: Und genau da sind wir eigentlich auch wieder bei dem, was du zuerst gemeint hast. Mit

419 dem Einladen. Was da so auf Schiffe geladen wird. Oder machen wir den Bogen noch ein
420 bisschen größer, ja? Ich verstehe absolut nicht, warum so wenige Frauen segeln. Ja? Oder
421 warum so wenige Frauen skippern. Und wenn man sich dann aber anschaut, was da so
422 eingeladen wird, und wenn wir es dann so... wenn man dann unterwegs ist und so diese
423 typischen Männerpartien anschaut, dann, glaube ich, sehe ich... ich glaube, darunter keine
424 Frauen, die mitfahren. Also, ich glaube schon, dass man da auch... dass es auch darauf
425 ankommt, wie man das macht, wie man die Leute mitnimmt beim Urlaubssegeln.

426
427 I: Wie man es vermittelt, auch.

428
429 T: Wie man es vermittelt. Ganz genau, ja! Und es ist bei mir völlig wurscht, ob ich jetzt mit
430 den Kindern bei mir in der Mirno More fahre oder in den Urlaub mit Kindern oder mit
431 Erwachsenen. Wenn irgendwo ein zweites Boot auftaucht, dann heißt das „Regatta.“ Und
432 dann wird noch besser getrimmt. Und dann wird geschaut, dass man sich nicht überholen
433 lässt. Und das macht dann jedem Spaß. Und egal, ob Kindern, Frauen – völlig wurscht. Die
434 machen da mit. Ja, ich weiß nicht, wie viele Leute jetzt da zum Regattafahren man bringt
435 damit. Aber es ist doch diese eher sportliche Ausrichtung. Ja.

436
437 I: Gibt's deiner Meinung nach Gemeinsamkeiten, die alle Segler aufweisen?

438
439 T: Klar. Das es alle Besserwissen und alle Besserkönnen. Das ist... Gemeinsamkeiten.
440 Schwierig. So viele Segler kenne ich nicht. Also, mit denen, die... die kenne ich wohl.

441
442 I: Na, es kann ja sein, dass Segler, dadurch, dass sie viel herum kommen in der Welt,
443 weltoffener sind, zum Beispiel, jetzt einmal. Oder, nachdem Segeln, wie du ja vorhin gesagt
444 hast, ein Teamsport ist, dass sie besser kommunizieren können als normale Leute. Ja, das
445 ist... Also, so, wie ich das auch einschätze, nicht der Fall. Aber so in die Richtung!

446
447 T: Also, ich kenne ja eigentlich nur das bisschen Jollensegeln, das ein bisschen rein
448 schnuppern in die Soling-Welt. Dort geht es schon so zu. Hochseemäßig, also, jetzt
449 urlaubsmäßig, geht's scheiße zu. Ja? (00:35:00) Weil wenn du irgendwo in einen Hafen
450 hinein fährst, keiner hilft da, jeder schaut sich zwar an, wie du dein Manöver verarschst, aber
451 keiner hilft da. Da gibt es keinen Zusammenhalt, da gibt's gar nix, ja? Also, das ist ganz
452 schrecklich. Auch diese Motorbootfahrer/Segler-Situation, ja? Dass die dann mit Volldampf
453 an dir vorbeifahren. Muss ja alles nicht sein. Also, da sehe ich viel, viel weniger eigentlich
454 Gemeinsamkeiten, wie unter den... eben Jollenseglern, unter den Binnenseglern, wenn du
455 so willst, die zwar auch auf der Hochsee unterwegs sind. Und darum täte mich das
456 wahnsinnig interessieren, wie viele Leute sind eigentlich da und dort unterwegs; wie viele
457 Leute gibt's eigentlich wirklich, die in mehreren Clubs sind, ja? Also, kein Mensch weiß das,
458 glaube ich. Wie viel Prozent der Binnen-Segler nicht auch Hochseesegeln und vielleicht
459 sogar in einem zweiten Hochseeverein sein, oder umgekehrt. Aber – nein, gibt es nicht
460 wirklich durchgängig, so einen Zusammenhalt. Ja.

461
462 I: Okay. Was macht den Segelsport für Außenstehende interessant? Jetzt... Vielleicht... Ich
463 differenziere mal Regattasport, Urlaubssegeln und... ja, vielleicht mal nur Regattasport und
464 Urlaubssegeln. Was, glaubst du, ist das Salz in der Suppe?

465
466 T: Hm. Im Allgemeinen? Ich weiß nicht. Also... Im Regattasport ist es relativ klar und einfach.
467 Also, es ist... Wenn ich viel Kohle hab, kaufe ich mir ein Auto, wo ich viel PS hab, und ich
468 steige aufs Gas und fahre lächelnd an irgendjemandem vorbei. Das kann ich alles mit Geld
469 lösen. In einer Einheits-Klasse ist das schon wieder was Anderes. Da geht's natürlich auch
470 ein bisschen ums Material. Aber es ist meine persönliche Leistung, es ist eine Kombination
471 aus Geschicklichkeit, aus Konzentration, aus Mentalem, aus allem Drum und Dran, wenn ich
472 schneller bin als ein anderer. Oder wenn mein Team schneller ist als ein anderer. Und wir

haben schon ein bisschen, glaube ich... will sich ja jeder irgendwie beweisen. Oder zeigen, was er kann. Und das ist eigentlich das, was mir am Segelsport super gefällt, weil es eben nicht... und darum ich keine Yardstick-Regatten mehr fahre, wo es wirklich nur aufs Geld ankommt. Je besser das Material, desto weiter vorne. Aber was in einer Einheitsklasse eben so toll ist. Dass du mit dem, was du am Boot fokussierst, was du umsetzt, kannst du zeigen, wie gut du bist. Ja? Beim Fahrtensegeln... das ist schon ein bisschen schwieriger. Weil, es ist... In Wirklichkeit ist das Fahrtensegeln, das normale Fahrtensegeln, ist ja Wassercampen. Du fährst also quasi mit einem Campingschiff herum. Und Kroatien ist das halt lästig vom Wetter, in der Regel. In Griechenland ist es unweit schöner. Das, was ich jetzt da so wahnsinnig empfunden hab, das ist, dass du mit deinem Schiff ins Zentrum von einem Ort kommst, ohne, dass vorher das Land und Vororte oder sonstwas vor ist. Du kommst wirklich in das Zentrum, legst dort an; hast dich auch dementsprechend nicht in der Badehose zu zeigen, wie es viele machen. Was mich wahnsinnig macht. Aber du kommst wirklich in den Ortskern. Und das ist... hat mir, wie ich angefangen hab, das hat mir riesengut gefallen. Und auch jetzt, wenn ich nicht nur in Marinas gehe, so in Stadt- oder Gemeindehäfen, du kommst... normalerweise kommst du richtig rein in den Kern, weil dort herum ist ja alles gebaut worden. Und das übt schon eine gewisse Faszination aus. (00:40:00) Also, wenn man nur... ein bisschen nur kulturell oder architektonisch interessiert bist oder an einem Land interessiert bist, dann ist das schon eine ganz tolle Art, Gegenden kennen zu lernen – vom Wasser aus. Also, das ist der Reiz, den es auf mich ausübt, und den ich halt versuche, auf meinen Törns Leuten zu vermitteln.

I: Und was motiviert dich jetzt für Regatta?

T: Ja, das ist der Kick. Das ist das Abenteuer. Das ist das, wo mit Gleichgesinnten – es ist schwierig – nicht an Grenzen gehst; weil die Grenzen, die kommen von selber; also, wo du versucht, immer innerhalb deiner Grenzen zu bleiben. Weil die Grenzen werden sehr schnell von außen verschoben, wo du gar nix machen kannst. Und das halt... vornehmlich halt mit anderen zusammen. Also, das... alleine nach der Sedlacek-Methode, das traue ich mir nicht zu. Das kann ich nicht.

I: Jetzt geht's um die Entwicklung des Segelsports. Meine Frage an dich wäre jetzt, wenn du jetzt 20 Jahre zurückblickst. Nachdem du aber nur zehn Jahre segelst, was waren deiner Meinung nach die auffälligsten Ereignisse im Segelsport, die du während deiner Segelvergangenheit erfahren hast?

T: Hm! Also, das Witzige ist, dass ich... Mein Einstieg war eigentlich am Anfang, dass ja jeder vom Ecker-Cup geredet hat. Ganz eigenartig. Also, keiner hat von den großartigen Olympiateilnahmen und von den Spitzenseglern, die wir haben, geredet. Sondern von dem Ecker-Cup. Das war das Erste, was ich wahrgenommen hab. Was vielleicht dann zufällig an dieser Bekanntschaft... das mag schon sein. Also, so wirklich wahrgenommen habe ich da in den letzten Jahren gar nix. Nee. Kann ich überhaupt nix dazu sagen.

I: Zeichnen sich deiner Meinung nach Trends im Segelsport ab? Wo es vielleicht vermehrte Teilnehmer gibt, oder was gerade boomt in der Szene.

T: Ja. Also, das Eine ist einmal hochinteressant, was ich jetzt festgestellt hab, das mit der Soling-Sache. Das ist irgendwie ein Sport für ältere, reiche – meistens – Männer, die beklagen, dass die Klasse ausstirbt. Und wenn man sich dann mit denen unterhält, dann gibt's dann witzige Sachen. Wie zum Beispiel, dass die Regatten immer viel zu früh starten. Das geht nicht. Wenn du am Abend eine Party hast, kannst du dann um halb neun schon im Wasser sein. Also, es wird allgemein... Die Klasse ist nicht „sexy“, wenn man das so will, ja? Da gibt's keine jungen Leute. Das heißt, das wäre natürlich eine Möglichkeit – und sie werden das machen müssen – dass sie vermehrt Jüngere mitnehmen, ein paar machen das

527 sogar. Und die, die es sich leisten können, ein Boot zu haben, die sollen all die Jungen
528 einladen, dass die mitfahren können. Also, denen die Unterkunft zahlen und das Essen, die
529 Anreise, und ihnen ermöglichen, dass sie mitfahren. Das ist das beste Rezept, dass die
530 Klasse nicht ausstirbt. Weil die Jungen wollen zum Teil segeln, haben aber das Geld nicht.
531 Und die Alten haben das gehört und wollen auch segeln. Also, es liegt nahe, die können
532 dann am Steuer alles machen. Und je nach dem, wie gut die Mannschaft ist, geht das bis hin
533 zur Taktik. Das heißt also, diese ganzen überalterten Klassen, die es gibt, gibt's
534 wahrscheinlich nicht nur in der Soling-Klasse, sondern woanders auch; speziell die, die nicht
535 mal mehr olympisch sind; da wird man das so machen müssen, (00:45:00) meiner
536 Einschätzung nach. Ein zweiter Trend...

537
538 I: Kann man das... Ich weiß nicht, ob das so... rauscht oder nicht Okay, danke. Das war der
539 Geschirrspüler, oder was?

540
541 T: Nein, das war der Durchlauferhitzer.

542
543 I: Ach so! Alles klar. Glaubst du, dass dieser Trend wird im Hochseesport Fuß fassen? Weil
544 das ist die eigentliche...

545
546 T: Ja.

547
548 I: ...Geschichte, sage ich jetzt einmal.

549
550 T: Jetzt – nur ganz kurz noch – bei diesen ganzen Jollen. Jollen sind super, es gibt die
551 Melges die ist herrlich, riesengroße Klasse, junge Leute. Sehr hip. Coole Partys. Ja, das ist
552 schon was. Nur... auch teuer, du brauchst fünf Leute.

553
554 I: Oder vier, wenn du schwer bist.

555
556 T: Oder vier, wenn du schwer bist. Ja, da wirst du mehr Flöhe zusammenbringen, wenn du
557 das regelmäßig machst. Also, es ist wahrscheinlich das Schwierigere, gescheite Kampagnen
558 aufzubauen. Im Hochseesport – ja. Zum Einen ist bei diesen... ich sage immer Hausmeister-
559 Regatten dazu... Also, eben das, was wir da alles veranstalten, das sind ja jetzt... das ist ja
560 kein Vergleich zu einem Fastnet oder zu einem Sydney Hobart oder Middle Sea Race, und
561 so weiter, ja?

562
563 I: Entschuldigung, dass ich unterbreche. Aber dennoch bist du mit deinem Konzept des
564 Round Palagruza anscheinend auf einen... hast du auf einen Nerv getroffen, der die Leute
565 schon seit Längerem irgendwie tangiert.

566
567 T: Ja.

568
569 I: Oder beschäftigt.

570
571 T: Ja. Und das Konzept ist ja watschen einfach. Das Konzept ist eigentlich irgendwie wie
572 zuerst erzählt hab vom Ecker-Cup, den kannst du aber nicht leisten. Es sind zwei Wochen;
573 musst dir Urlaub nehmen. Dann musst du erst von A nach B, weil das Konzept des Ecker-
574 Cups ist ja Schiffsüberstellung. Das Nächste ist, dass da Motorstunden erlaubt sind, dass es
575 ja keine Segelregatta ist. Wo in der Vergangenheit sehr viel betrogen worden ist, und so
576 weiter. Also, das ist ein veraltetes Konzept. Und somit war es eigentlich völlig logisch, wenn
577 man das weiterverfolgt, dass man auch einen Rundkurs segelt, dass es eben so heftig wie
578 möglich sein muss und dass es Einheitsklasse sein muss.

579
580 I: So heftig wie möglich? Das heißt...

581
582 T: Ja, Tag und Nacht. Und so lange, wie möglich, die Zeit optimal ausnutzen. Das Maximum
583 aus der Charter quasi rausholen.
584
585 I: Ja, glaubst du, dass das jetzt ein Trend ist, dass die Segelsportler das Extreme suchen?
586
587 T: Glaube ich nicht unbedingt. Aber ich sehe auf jeden Fall einen Trend in Richtung
588 Einheitsklasse. Also, das Ganze... Also, klar. Wir müssen jetzt... Noch irgendwas müssen
589 wir für die Eigner erfinden. Es gibt immer wieder Anfragen von Eignern, die gern bei der
590 Round Palagruza mitfahren würden. Das würde aber die Idee zerstören, aus meiner Sicht.
591 Also, für die muss man irgendwas finden. Aber das ist eine andere Geschichte. Die
592 Einheitsklasse ist die Einzige... Ich meine, das... Ich glaube das brauche ich dir ja nicht
593 erzählen, wo man wirklich was vergleichen kann. Alles andere ist nicht einmal sportlich. Ja?
594 Ich... so ähnlich wie Pokern dann schon ein Glücksspiel. Oder eben durch Geld erkaufbar.
595 Na dann kaufen wir halt die besseren Segeln. Das mit den Material. Also, ich sehe den
596 Trend Richtung Einheitsklassen. Auch in der Hochsee. Ich glaube, dass wir durchaus auch
597 reif wären, dass mehr Österreicher bei renommierten Hochseeregatten mitfahren würden.
598 Also, wie soll man sagen... so eine Idee im Hinterkopf wäre... Diese Familie, die da immer
599 wieder mitfährt beim Round Palagruza dass wir irgendwann einmal... Es gibt jetzt in England
600 eine lässige Flotte. Ich glaube, 20 First 40. Ein Wahnsinn! Also, dass diese Familie, die
601 Round Palagruza-Familie, weiterzieht. Dass wir durchaus auch einmal mitfahren, bei einem
602 Round Bornholm, oder sowas. Ja? Dass wir rausgehen, aus der Adria. Wir müssen einfach
603 aus der Adria raus, auf Dauer. Wir müssen zu gescheiten Events kommen. Also, wir müssen
604 auch dieses Hochseesegeln mehr sexy machen, glaube ich. Und ich glaube, dass man da
605 noch einiges machen kann. Also, da sehe ich eine Chance oder eine Möglichkeit (00:50:00)
606 in der Richtung. Es wird immer diesen Kornati-Cup geben. Das ist eine lässige, super
607 Geschichte, da können eben die, die Massenveranstaltungen lieben, hinfahren und... Ja, ich
608 war jetzt am Oktoberfest. Also das hat auch seine Berechtigung. Ist der Wahnsinn. Tausend
609 Grölende in einem Zelt. Das ist einfach irre. Und die Leute haben halt Spaß. Also, es wird
610 weiterhin so Kornati-Cups geben. Es werden... einige werden wegfallen. Es wird... Glaube
611 ich nicht, dass es auf Dauer so gehen wird, dass man mit diesen 08/15-Geschichten da
612 punkten kann. Also. Mehr Sportlichkeit – auf der einen Seite. Mehr Massenveranstaltungen
613 und Touristik und Superessen, und diese Geschichten; und Tänzerinnen und Disco, und so
614 weiter; auf der einen Seite. Auf der anderen Seite eher die sportlicheren Sachen und eher
615 Richtung Hardcore. Also... Hardcore; ja, für uns ist es halt Hardcore. Und weiterhin weiter
616 raus aus der Adria. Das wäre so, ich glaube, eher eine Tendenz, die machbar wäre. Und –
617 weil wir da zuerst waren mit Jugend, und so – es gibt ein lässiges Konzept, ja? Von diesen
618 Back/Orange Racing. Junge Leute, Studenten, zusammenbringen, Regatta fahren. Ja? Es
619 sind auch viele Leute, die eben früher nicht segeln waren. Und was ich mit denen da mal
620 geredet hab, da hab ich gesagt, na ja, es ist ja viel interessanter, dass junge Leute bei
621 jungen Leuten mitfahren. Und nicht bei den Oldies. Und ich glaube aber, dass wir Oldies
622 mehr junge Leute brauchen auf unseren Schiffen. Die Oldies haben normalerweise die
623 Kohle, brauchen aber auch die Jungen und brauchen einen Input.
624
625 I: Und Konkurrenz für die Zukunft.
626
627 T: Genau. Und damit baust du auch Junge auf, die ja auch einmal alt werden.
628
629 I: Und dann auch hoffentlich Kohle haben.
630
631 T: Genau. Und dann die Spielchen weiterführen. Das heißt also, ich halte nix davon, dass da
632 diese... dass so Oldie-Schiffe in irgendwelchen Regatten auftreten, weil, das ist... da
633 befruchtet sie ja nix. Also, da ist kein Weiterkommen und kein Weiterlernen. Aber ich glaube,
634 das ist insgesamt... was auch eine Tendenz ist, die man sieht: Es wird ein bisschen

635 professioneller, das Ganze. Also, es wird... diese ISAF Sicherheitstrainings und alles, das
636 hat es ja alles früher nicht gegeben. Also, es geht schon in eine Richtung, mehr Ausbildung,
637 mehr Sicherheit. Und ich glaube, dass man dann irgendwann einmal auch Reif sind und
638 dass wir mehr österreichische Crews beim Fastnet haben. Also, mehr Amateure, sagen wir
639 so.

640
641 I: Okay. Was hat sich jetzt bei den Segelschiffen und der Bootsklasse verändert, in der Zeit,
642 in der du im Segelsport tätig bist?

643
644 T: Da kann ich nicht sehr viel sagen, weil, wie gesagt, ich kenne diese alten Boote... Ja, das
645 sind ein paar nette Bootsklassen, nicht mehr olympisch. Es sind interessante Bootsklassen,
646 wie die Tornados nicht mehr olympisch, das ist schade. Haut nicht nur Karrieren
647 durcheinander, sondern... ja, gut, dann schaut man halt da, dass es irgendwie anscheinend
648 mehr interessanter ist. Also, dieses Veraltern von Bootsklassen, das ist eine Sache. Haben
649 wir eh schon erwähnt.

650
651 I: Okay. Gibt's nennenswerte Veränderungen im Rahmen des organisierten Segelsports?
652

653 T: Beispiele?
654

655 I: Das beste Beispiel ist die Gründung eines neuen Verbandes. Das ist ein Beispiel. Eine
656 Veränderung des organisierten Segelsports. Wenn man das Umfeld des Segelsports
657 betrachtet – Betreuer, Trainer, Schiedsrichter, Schiedsgerichte, aber auch Vereine – was für
658 Veränderungen sind dir aufgefallen? Sind dir überhaupt welche aufgefallen, in den letzten
659 zehn Jahren?

660
661 T: Na, die eingangs Erwähnten, wie du das selber schon bemerkt hast. So viel... so lang bin
662 ich noch nicht dabei, dass ich da wesentliche Veränderungen sehen hab können. Also, das
663 sollte rund herum älter werden(00:55:00), in diesen ganzen...

664
665 I: Strukturen?
666

667 T: Ja. Und es ist natürlich blöd, ja? Auf der einen Seite – wer tut sich das an, diese
668 Verbands- und Vereinstätigkeit? Das können sich doch nur Leute leisten, die schon in
669 Pension sind. Oder so viel Zeit über haben, dass sie das machen können. Und Junge, die im
670 Berufsleben stehen, die haben die Zeit nicht. Oder – man muss sie zahlen, dass sie es
671 machen. Das ist aber... passt jetzt vielleicht nicht ganz zu dem Punkt.

672
673 I: Ganz egal.
674

675 T: Das ist auch so eine Sache, was wir in Österreich haben. Wir haben ein paar nette
676 Projekte jetzt. Wir haben RC-44. Wir haben ein Class Forty-Projekt, ja? Wir haben eine
677 TP52. Also, es gibt ein paar, die ihr Geld in die Hand nehmen. Und was ich so gehört hab,
678 wird da durchaus beklagt, dass auf der einen Seite wird da sehr viel Geld eingesteckt, in
679 neue Segel und in Supersachen. Und auf der anderen Seite aber kaum in Human
680 Ressource. Das heißt, es gibt bei uns ganz, ganz wenige Profi-Segler. Also, die wirklich
681 davon leben müssen, in Klammern. Oder, wenn du gut werden willst, muss du viel segeln,
682 ja? Wie willst du das aber machen? Wenn du mit dem Studium fertig bist, musst du von
683 irgendwas leben! Ja? Das heißt also, das ist alles so bei uns so zeitlich begrenzt. Und da
684 haben die Leute, meiner Meinung nach, die die Kohle haben für Schiffe, die hätten da auch
685 die Verantwortung, dass sie sagen... Ich weiß ja, wie es beim RC44-Projekt ist. Ich meine,
686 da wirst du den Flug auch nicht selber zahlen müssen, ja?

687
688 I: Nein.

689
690 T: Aber...
691
692 I: Müssen nicht. Aber da sehe ich das genau gleich wie du.
693
694 T: Dass man einfach Leute zahlen muss, weil man anerkennen muss, dass die mehr segeln
695 müssen, damit sie gut sind. Und ich kann nur vorne dabei sein, wenn ich mir eben die Profis
696 reinhole. Ja? Und ein klassisches Beispiel ist zum Beispiel der Blecha, Robert Blecha.
697 Installationen. Der irgendwann angefangen hat und sich dann immer mehr Leute halt einfach
698 eingekauft hat, ja? Und gelernt hat dabei! Sehr viel gelernt hat. Der ist sicher heute ein guter
699 Segler. Oder besser, als vor einigen Jahren, ja? Aber – gut, er hat auch da Geld in die Hand
700 genommen. Also, die Leute sollten also eher weniger sich neue Segel kaufen, weil das
701 macht sie wahrscheinlich mit einer Amateurtruppe nicht schneller, wie das alte Segeln mit
702 Leuten, die man zahlt dafür, dass sie an Bord kommen. Also, mit den Österreichern. Und die
703 aufbaut.
704
705 I: Vor allem... genau. Vor allem, das Stichwort ist der „Aufbau“ von denen. Weil, wenn man
706 jetzt einen Eigner anschaut – was will der? Der will einen schnelleren Erfolg sehen, ja? Den
707 kann er sich vielleicht durch ein neues Segel oder durch irgendwelche technischen
708 Erneuerungen auf dem Boot kaufen. Und den sieht er vielleicht sofort. Aber die Eigner
709 denken, meiner Meinung nach, jetzt zu wenig in die Zukunft. Wenn sich ein Eigner eine
710 junge, engagierte Truppe holt, sage ich jetzt einmal, von talentierten Seglern, gibt's viele, die
711 das machen wollten, ja? Nur kriegen sie einfach nicht die Chance dazu, ja? Und längerfristig
712 mit denen arbeiten... und vielleicht einmal in den ersten Regatten Rückschläge einstecken
713 kann, oder einfach das einstecken kann, dass er nicht vorne dabei ist, ja? Wäre er
714 längerfristig gesehen wahrscheinlich günstiger und besser fahren, ja? Weil er sich ja auch
715 nicht jedes Jahr neue Segel kaufen muss, damit er vorne dabei ist. Weißt du, was ich
716 meine?
717
718 T: Wo dann einen neuen Masten, oder...
719
720 I: So ist es. So ist es. Aber dieser Prozess des Umdenkens, glaube ich, werden wir nicht
721 erleben, so, wie ich das sehe...
722
723 T: Ich weiß nicht, wie man das führen könnte. Also, wie man das Bewusstsein dafür schaffen
724 könnte, ja? Oder... Das ist auf jeden Fall etwas, was man machen muss. Also...
725
726 I: Das Problem ist ja, dass die Leute halt immer von... Also, der Eigner selbst kennt sich ja
727 nicht wirklich im Segelsport gut aus, sage ich jetzt einmal, ja?
728
729 T: Hmhm.
730
731 I: Und dass der selbst auf die Idee kommt, da hat ihm der Segelmacher schon fünfmal was
732 anderes eingeredet. Das ist, glaube ich, das wahre Problem, dass die Eigner ja sich bei
733 guten Seglern erkundigen, sage ich jetzt einmal, oder bei Leuten, die im Segelsport tätig
734 sind, und die sagen dem irgendwas. Na ja, du musst da im... bei der und der Fabrik neue
735 Segel kaufen. Oder: Du musst auch in das Boot investieren, ne? Und vor allem natürlich zu
736 ihrem eigenen Vorteil, ja? Ist eh klar. Aber dass die Eigner von selbst drauf kommen; hey,
737 eigentlich eine gute Teamarbeit oder gute Crew wird das kompensieren, was ich mit meinen
738 neuen Segeln erreichen würde.
739
740 T: Es wäre auch für die Segelmacher durch Umweg- (01:00:00) Rentabilität ganz einfach
741 oder gescheiter, wenn sie auch auf die Eigner einwirken würden, nicht, ein neues Segel zu
742 kaufen, sondern in die Truppe zu investieren. Weil je bekannter dann das Ganze wird...

Erstens kauft er sich dann eh neue Segel, wenn er weiter vorn ist, weil er mehr Spaß hat. Und das Andere ist, dass das natürlich auch einen Effekt hat auf die ganze Industrie, wenn ein paar Leute erfolgreich sind. Dann gibt es weitere, die vielleicht in ein Boot investieren und auch den Weg gehen. Und das ist vielleicht etwas, was man ganz zart jetzt so sieht, ja? Leute, die sich heute ein gutes Boot nehmen, das sie jemandem geben, der es professionell verwaltet und verbessert und dann vielleicht dann mitfährt... Ich glaube, dass da... Aber da ist auch auf jeden Fall ein Wachstumsmarkt. Und in die Richtung sollten beide Verbände viel mehr gehen. Also, der Segelverband, der OeSV, muss oder hätte auch viel mehr seine Verantwortung wahrnehmen müssen, dass er den jungen Seglern oder auch den Nicht-Kader-Seglern, ja, die gut sind, zu Chancen verhilft. Die Frage ist, ob das der Hochseeverband machen kann, wenn der Hochseeverband auf seiner Struktur her eben ein Hochseeyacht-Sportverband ist, der so ein bisschen in Richtung ADAC am Wasser geht. Ja? Da wird man sehen, wohin das überhaupt führt. Aber, wie gesagt, allerlang wollen wir das sowieso zusammenbringen wieder in ein Boot. Damit man sowas machen kann. Also, mir schweben da zwei ganz konkrete Konzepte vor.

I: Ja. Alles klar. Die musst du uns jetzt nicht verraten. Okay. Gehen deiner Meinung nach Dach- und Fachverbände ausreichend auf die Wünsche der Segler ein? Jetzt bist du geschockt.

T: Nein, überhaupt nicht. Die Frage wird mir immer wieder gestellt. Was ist persönliches... wie soll man sagen... was wollen diese ganzen Präsidenten persönlich? Und was denken eigentlich die Segler, die in dem Verein sind? Ich kann mir nicht vorstellen, dass die wirklich die Hand am Puls der Segler haben. Weil, diese ganze Entwicklung hätte ja nicht so sein müssen. Weil, da sitzen ja Binnenvereine. Da sitzen ja alle Segler in diesen ganzen Gremien, die dann bei irgendwelchen Generalversammlungen irgendwelche Sachen, und ich habe jetzt auch gesehen, wie das funktioniert; das ist ja ganz toll, da wird alles vorbereitet. Da gibt es dann einen Vorschlag, und dann hebst du eigentlich nur immer die Hand, ja? Ich glaube nicht, dass da irgendwas abgestimmt wird mit den Seglern selbst. Also, ich glaube, dass die völlig am Bedarf vorbei produzieren. Meiner Meinung nach.

I: Und was könnte man verbessern?

T: Ja, also... so Leute wie du, die eben so Umfragen machen und sich mit dem Thema beschäftigen. Und das einmal von Grund auf analysieren, was überhaupt gefragt ist. Wie gesagt, also, wie auch eingangs erwähnt, ja? Es ist... Ich hab mich beworben jetzt beim OeSV, mit meinem Verein „Sail Attack.“

I: Um aufgenommen zu werden als...

T: Genau.

I: ...OeSV-Verein.

T: Richtig. Wir werden natürlich sofort als Hochseefahrer einklassifiziert. Warum? Weil ich eine eigene Steganlage hab. Interessanterweise sind bei mir Club sozusagen... bei den 30 Mitgliedern mit, glaube ich, sieben oder acht Jollen, sind zwei Hochseeschiffe. Die liegen aber alle nicht an dem Club, sondern in Gemeindehäfen. Das heißt, unsere Steganlagen sind in ganz Österreich verteilt und sind wenn du so willst, die Gemeindehäfen. Das heißt also, wir haben... Es ist alles so auf Club aufgebaut, ja? Hat einfach Supertradition. Und was weiß ich, was die alles machen, ja? Aber es muss ja auch was anderes daneben geben. Und darum glaube ich, dass das nicht wirklich gefragt ist, was die Segler wirklich wollen. Hab ich nicht den Eindruck. Genauso beim dem Hochseeverband, ja? Da werden wir uns noch genauer anschauen müssen, in welche Richtung soll das wirklich gehen. Und es kann

tatsächlich nicht so sein, dass da eine Konkurrenzsituation zum OeSV erwächst. Ist nicht der richtige Weg, weil es nicht gut für die Segler ist. Ganz einfach. Wir müssen halt von diesen persönlichen, alten Geschichten wegkommen. Weil da vor zehn Jahren irgendeiner (01:05:00) Präsident war, der irgendwelche Probleme gehabt hat mit irgendwas – das sind alles so uralte Seilschaften, die es da gibt.

I: Wir sind eh schon mitten im Thema. In der Segelszene wird in letzter Zeit oft von zwischen einer Kluft der Hochsee- und der Jollensegler, beziehungsweise, der Breiten- und Spitzensportler, debattiert. Was sagst du zu der Debatte?

T: Ja, die halte ich für absolut blödsinnig. Weil – wie schon vorher erwähnt. Den Meisten ist das wahrscheinlich völlig wurscht, was da passiert in den Verbänden. Ich glaube, dass 80 Prozent der Segler, der Hochseesegler, dass denen das völlig wurscht ist, was mit dem OeSV ist. Dass die die 30 Euro überhaupt nicht kratzen, was die da abliefern müssen.

I: Ja. Ja.

T: Und dass da eine Wahnsinnsgeschichte draus gemacht wird. Und die müssen und wir müssen – und was weiß ich, ja? Und auf der anderen Seite hat man... beim Round Palagruza hat man gesehen eigentlich, und das war das Tolle, wie dann auch Kader-Segler dann gekommen sind und mitgefahren sind. Nicht einmal zwingenderweise ganz vorn sein müssen. Weil die sind das auch nicht gewohnt, so weit zu fahren und mit so vielen an Bord. Nein, fahren eigentlich alle nur zu Zweit. Und auf einmal sind da acht Leute an Bord. Und das ist einfach was anderes. Und diese Durchmischung von Kaderseglern und Fahrtenseglern, die da aus der Fahrtensegler-Ecke kommen – hochinteressant und sehr befruchtend gefunden. Und das wird viel mehr da in die Richtung gehen. Also, es gibt keine Kluft. Also, die wird von irgendwelchen Leuten aufgrund von persönlichen Befindlichkeiten herbei geredet. Die darf es nicht geben und die kann es gar nicht geben.

I: Wer könnte zur Lösung des Problems beitragen? Wie kann man da vermitteln?

T: Ganz gute Frage!

I: Ja, anscheinend ist es ja so, dass die Leute, die eben ihre persönlichen Machtkämpfe austragen auf dem Rücken von Seglern... Beziehungsweise, sie glauben, sie vertreten die Meinung von Seglern, vertreten aber ihre eigene Meinung, und nicht die Meinung der Segler, für die sie der Repräsentant sind.

T: Hmhm. Also, es gibt da zum Beispiel diese Geschichte, dass die Vertreter des Hochseeverbands zu irgendeinem Termin nicht hingekommen sind. Der Termin wurde sehr kurzfristig angesetzt, und da sind im Vorfeld irgendwelche Bedingungen gestellt worden, und so weiter. Das heißt, das ist auch so eine Geschichte. Eine andere Geschichte ist jetzt ganz eine persönliche. Wie der Herr Pernold vom OeSV furchtbar grantig auf mich war, ja? Und dann, irgendwann einmal, nach Vermittlung von einem Freund, hab ich den einmal angerufen und bin mit dem ins Reden gekommen. Und ich muss jetzt... wir haben nicht... und er nicht mit mir... was weiß ich, täglich einen saufen gehen. Und wir müssen nicht die besten Freunde sein. Aber ich glaube, dass wir uns in der Sache nähergekommen sind, ja? Das heißt, das ist interessanterweise das, was wir am Wasser eigentlich erleben – oder wir Segler untereinander erleben, tagtäglich – im Club, in nach Regatten, bei Social Events oder sonstwas, dass wir miteinander reden, das findet dort anscheinend nicht mehr statt. Zwischen diesen verfeindeten Lagern, ja? Und da wird dann nur medial irgendwas gemacht, und dann wird nur geschaut, dass man da punktet. Und ich glaube schon, natürlich ist der OeSV gerade momentan in einer prekären Situation, finanziell, und muss schauen, dass man dort irgendwie wieder rauskommt. Und das wurde da vielleicht verabsäumt, dass man

851 klar sagt, wer da dafür verantwortlich war. Vielleicht gibt's da alte Seilschaften. Oder das ist
852 wichtig, dass man die Leute behält und schützt. Das weiß ich aber jetzt nicht, ja? Ich glaube
853 nur, dass spätestens mit einem neuen Präsidium da wir dort irgendwann wieder zu
854 Gesprächen kommen werden müssen. Weil wir Segler uns das nicht gefallen lassen können.
855 (01:10:00) Ja? Also, das heißt, wir müssen eigentlich... Und ich muss das halt alles, weil ich
856 so ein Mini-Verein bin, kann ich das ja direkt weitergeben. Aber dann müssen die Mitglieder
857 mit ihren Leuten dort nur reden, in den Clubs, und so. Und sagen: Hallo, was ist los? Wir
858 wollen das nicht!

859
860 I: Mhm.

861
862 T: Also, keine Lösungsstrategie jetzt, um nur diese Frage noch irgendwie zu beantworten.
863

864 I: Ja.
865

866 T: Keine Ahnung, wie man das machen kann. Das wird eine biologische Sache sein, wegen
867 wann kommen neue Leute, die vielleicht wieder miteinander können. Es ist halt schwierig. Es
868 ist komplett schwierig. Es gibt da so ganz komische Sachen auch in dem Verein oder in dem
869 Verband. Dass in dem Verband ein anderer Verband Mitglied ist. Die ganzen Segelschulen.
870 Das ist ja eine eigenartige Geschichte, irgendwie. Dass auf der anderen Seite der OeSV mit
871 seiner Segelakademie denen wiederum Konkurrenz macht, was denen überhaupt nicht
872 taugt, ja? Aber wiederum, auf der anderen Seite, auch wieder eine Möglichkeit ist, Segel-
873 Profis in Österreich ein Medium zu geben. Also, so schlecht ist das auch nicht, wenn man
874 jetzt keine A-Schein Veranstaltungen oder solche Sachen macht. Also, das, was sie da jetzt
875 machen, finde ich... Gut, die ISAF-Sicherheitsgeschichten, weiß ich nicht, wie weit das
876 einem Kargl und dem Hanakamp gefällt. Dass die das... Aber – ja mei.

877
878 I: So! Letzter Punkt. Ausdifferenzierung des Segelsports. Wieder viel zum Denken, gell? Ich
879 hab dir das schon erklärt, wie das ist mit der Ausdifferenzierung. Segeln ist natürlich auch
880 dementsprechend vielseitig. Und es gibt sehr viele Ausprägungsformen des Segelsports.
881 Was fällt dir da jetzt einmal ad hoc so ein?

882
883 T: Ah, du bist gut.

884
885 I: Im Prinzip geht's drum, so viele Möglichkeiten aufzuzeigen, segeln zu gehen, wie
886 irgendwie möglich. Angefangen beim Urlaubssegeln, endend beim Volvo Ocean Race, sage
887 ich mal. Die komplette Bandbreite. Was liegt alles dazwischen? Und fühle dich jetzt nicht
888 gefordert, alle aufzuzählen, ja? Es geht nur drum, wenn jeder von den Interviewpartnern ein
889 paar aufzählt, ein paar Ausgefallene, die ihm einfallen – ja, zum Beispiel – dann...

890
891 T: Hm.

892
893 I: ...arbeitet man sich Schritt für Schritt voran, sozusagen.

894
895 T: Ja, was haben die anderen Interviewpartner zum Beispiel so gesagt?

896
897 I: Zum Beispiel Varianten des Match Race. Team Match Race ist zum Beispiel eine sehr
898 ausgefallene Art, den Segelsport zu betreiben. Ja? Dann versuchen, irgendwelchen
899 Rekorden nachzujagen. Wie Geschwindigkeitsweltrekorden mit Segelschiffen, Atlantik-
900 Überquerungen, die so schnell wie möglich...

901
902 T: Na, da fällt mir gerade was ein! Ich hoffe, dass unser Schiff jetzt nicht gerade bei der
903 österreichischen Hochseemeisterschaft zerlegt wird, ja? Weil eines ist gerade zerlegt
904 worden.

905
 906 I: Ja. Mehrere.
 907
 908 T: Mehrere?
 909
 910 I: Ja, ja. Da...
 911
 912 T: Ja?
 913
 914 I: Ja.
 915
 916 T: Also, ich hab jetzt nur das vom Brandstätter gesehen. I kann dir das Foto zeigen. Ich
 917 hoffe, dass die Sylvia Vogel besser auf ihr Schiff besser aufpasst, weil, in zwei Wochen habe
 918 ich das dann.
 919
 920 I: Mhm.
 921
 922 T: Und wir fahren... Also, ich fahr mit dem Markus Hochstätter die Biograd-Dubrovnik-
 923 Regatta, Zweihand. In der 42er Match Matchklasse.
 924
 925 I: Mit Spinnaker?
 926
 927 T: Natürlich. Mit der ganzen... Ja, oder, dieser ganze. Weil es noch keiner gemacht hat.
 928 Irgendwelchen Rekorden nach. Weil es ist natürlich auch etwas, was an Grenzerfahrungen
 929 gehen soll, ja? Auch das Palagruza ist etwas, was an Grenzerfahrungen gehen soll. Ja?
 930 Also, man muss das nicht unbedingt über den Atlantik fahren, was eine tolle Geschichte ist.
 931 Aber manchen liegt das vielleicht (01:15:00) nicht. – Ja, Ausprägungen im Segelsport... hm.
 932 Also, ehrlich gesagt, glaube ich nicht, dass ich da sehr viel Neues beitragen kann.
 933
 934 I: Ja...
 935
 936 T: Nein, ich kann da nur sagen... Zwei Projekte, die mir vorschweben, was machbar sein
 937 sollte.
 938
 939 I: Was noch keiner gemacht hat, meinst du?
 940
 941 T: Was noch keiner... was bei uns noch keiner gemacht hat. Das sind zwei Sachen. Und
 942 wenn es nicht der Hochseeverband alleine schafft, dann sollten sie es miteinander machen.
 943 Das wäre zum Beispiel, dass man ein Schiff hat. Dass der Verband zwei Schiffe hat, die
 944 Verbände. Also, eigentlich würde ich zwei Schiffe... ich will ein Regattaschiff – wirklich ein
 945 lässiges Regattaschiff, wo normale Leute, so wie ich, buchen können, mitfahren können zu
 946 interessanten Regatten. Unter österreichischer Flagge, österreichisches Schiff. Von mir aus
 947 verschiedene Steuerleute. Da gibt's den Kletzi oder gibt's den Binder. Da gibt's eh genug,
 948 ja? Man kann sich ja auch hinaufarbeiten. Und wenn die merken, ja, man kann das, dann
 949 kann man das ja vielleicht übernehmen. Und das Zweite ist quasi so als Schulschiff; ein
 950 österreichisches Schulschiff, was durch die Weltmeere fährt. Es muss doch möglich sein,
 951 dass ein Land wie Österreich mit den vielen Seglern, mit den Beiträgen, ein eigenes Schiff
 952 verwaltet, das durch die Welt fährt. Wo Jugendliche mitfahren können, wo, was weiß ich,
 953 alles machen... Das haben andere Länder. Das würden wir auch schaffen. Das sind jetzt
 954 keine neuen... das sind ja keine Differenzierungen des Segelns. Überhaupt nicht.
 955
 956 I: Macht nix.
 957
 958 T: Überhaupt nicht. Also, zu den... Da kann ich dir eigentlich gar nix sagen.

959
960 I: Macht nix. Macht nix. Okay! Dann war's das auch schon mit dem Interview. Ich sage
961 herzlichen Dank.
962
963 T: Ja.
964
965 I: Es war sehr informativ.

Interview 3

I = Bernd Mayr

T = Alfred Pelinka

Ort: Lanzarote

Datum: 15.10.2010

1 I: Gut. Dann würde mich vorerst mal dein seglerischer Werdegang interessieren.

2
3 T: Seglerischer Werdegang – ganz normal; Jugend; angefangen, mit sechs Jahren Optimist
4 zu segeln, dann auf den Laser gewechselt. Wobei ich nicht geeignet war für dieses Boot,
5 rein von der körperlichen Struktur her. Zu leicht und zu klein. Dann das Angebot vom
6 Verband bekommen, dass ich FD segele; das konnte ich mir nicht... oder hab ich mir nicht
7 zugetraut, finanziell und von meinem sonstigen Umfeld zu organisieren, und dann später
8 doch auf den 470er gewechselt. Eine Olympia-Kampagne 470er. Und dann kurzzeitig
9 Freizeitsegler, Katamaran, Hobby-Kat und Dart. Und dann noch einmal von der
10 Steuermannposition auf eine Vorschotter-Position, Laser 5000 und 49er gewechselt.
11 Nebenbei Big Boot, wo ich immer entweder als Navigator oder Taktiker gefahren bin.

12
13 I: Und wie bist du dazu gekommen? Wer hat dich eingeführt, quasi? Oder wie...

14
15 T: Meine Eltern. Meine Eltern haben damals ein Segelboot gekauft, sind Mitglied in einem
16 Club geworden, und dort habe ich die ersten Versuche mit ungefähr fünf Jahren im Club
17 Optimist gemacht. Hab dann zu Weihnachten meinen ersten „Optimist“ bekommen und bin
18 dann bis zum bitteren Ende, also, bis 15, Optimist gesegelt.

19
20 I: Was ist dein momentaner seglerischer Schwerpunkt?

21
22 T: Momentaner seglerischer Schwerpunkt ist Trainer.

23
24 I: Alles klar. Was hast du... Also, nachdem du keinen momentanen seglerischen
25 Schwerpunkt hast, in dem Sinne, für deine Person. Gibt's so irgendwelche Ambitionen, dass
26 du wieder in den Segelzirkus eintrittst, irgendwelche Ziele, die du noch erreichen möchtest
27 als aktiver Segler selber?

28
29 T: Als aktiver Segler sich nicht.

30
31 I: Okay. Du hast es schon angesprochen. Du arbeitest als Trainer. Welche Aufgaben, auch
32 für Laien, musst du dort erfüllen?

33
34 T: Ich muss dazu sagen, dass ich im Segelsport ein sehr spezieller Trainer bin, da ich mich
35 nicht um die physischen und psychischen Voraussetzungen, beziehungsweise Aufgaben,
36 der Sportler kümmerge, weil ich die Chance habe und – noch immer hatte – und noch immer
37 habe, dieses von Spezialisten erledigen zu lassen. Und das heißt, ich bin ein reiner
38 Segelsport-Wassertrainer, der den Schwerpunkt auf Entwicklung, Segel, beziehungsweise
39 Feinabstimmung trimmen, beziehungsweise Kommunikation mit den Zuarbeitenden;
40 Segelmachern im Besonderen; hat. Und der in der Regatta-Vorbereitung versucht, sowohl
41 Manövertraining, als auch taktische Dinge, strukturell so aufzuarbeiten, dass die Leute das
42 dann bei den Regatten umsetzen können.

I: Okay. Was hast du für eine Vergangenheit in Organisationen, die mit dem Segelsport zu tun haben? Weil momentan bist du ja in keiner Segelsportorganisation tätig.

T: Ich hab bei uns im Club eine Zeitlang einen Beirat gemacht. Wir haben in dieser Zeit dann bei uns im Club sehr große, auch internationale, Veranstaltungen organisiert, wo ich mit federführend tätig war. Und ich bin dann eigentlich, außer beim Verband als Trainer, in keiner Funktion mehr tätig gewesen.

I: Was sind so typische Probleme, die du in deinem Beruf begegnest als Trainer, Segeltrainer?

T: Na ja, das größte Problem ist immer ein Geldproblem. Und das zweite Problem ist ein Zeitproblem. Wobei ich die eigentlich nicht trennen möchte. Weil es viele Sportler, auch hoffnungsvolle, gibt, die entweder die Zeit haben dafür, das aber nicht finanzieren können. Oder andere, die eben nicht so viel Zeit ins Segeln investieren können und wollen, weil sie das Geld verdienen müssen, damit sie sich das Regattasegeln leisten können. Das würde ich einmal als oberstes Problem ansprechen. Und das Zweite ist sicherlich die Struktur, die man sich eigentlich, wenn man Regattasegeln will, egal, auf welchem Niveau, sicher selbst schaffen muss.

I: Okay. Kommen wir zu einem großen Punkt, den ich der Diplomarbeit behandeln möchte. Das ist der Punkt „Segeln in der Gesellschaft.“ Welches Image hat das Segeln in der Gesellschaft?

T: Für mich ist das sehr zweigeteilt. Nachdem (00:05:00) alle vier Jahre bei Olympischen Spielen plötzlich der Segelsport auch in den Mittelpunkt oder weiter ins Zentrum des medialen Interesses rückt, weil wir sehr gute Erfolge bei Olympischen Spielen bringen und gebracht haben, ist einmal dort eine gewisse mediale und auch öffentliche Aufmerksamkeit festzustellen. Sonst ist man eigentlich in einer klassischen Randsportart tätig, die keinerlei gesellschaftliche Bedeutung in Österreich hat – meiner Meinung nach.

I: Und was macht den Segelsport für dich persönlich aus?

T: Hm, mir persönlich ist am Segeln das Wichtigste, dass ich immer mit Elementen mich beschäftige, die nie gleich sind. Für mich ein Beispiel. Mathematisch wäre Schach zu lösen. Segeln ist nicht mathematisch zu lösen, sondern nur mittels Chaostheorie. Und das ist das, was für mich das Faszinierende dabei ist.

I: Wie, glaubst du, wird der Segelsport jetzt von Unbeteiligten gesehen? Mit welchen Attributen wird er ausgestattet von Unbeteiligten?

T: Ja, es gibt zwei klassische Werbe-Suggeste, wo Segeln vorkommt. Das Eine ist dieser Teamwork-Gedanke, wo wir dann meistens im Big Boot-Bereich uns wiederfinden. Und das Andere ist dieser laissez fair- wie soll ich sagen, barbusige Damen am Vordeck auf riesigen Booten, mit einigen hübschen Männern darauf. Das ist eigentlich das Zweite Suggeste, das mir gleich einfällt. Und ich glaube, das deckt das sehr gut ab. Also, auf der einen Seite gibt es schon Kommunikationsstrategien von großen Firmen, siehe UPS im vorletzten „America's Cup“, die das sehr gut verwenden. Eben Teamwork, hohe Technologie. Natürlich auch Investitionen in sehr großem Ausmaß. Und auf der anderen Seite ist eben diese klassische Freizeit-Wunschvorstellung. So, wie man sich eine eigene Insel, oder was auch immer, wünscht, so könnte man dann auch das Segelboot transferieren dafür. Jollensegeln oder Olympisches Segeln habe ich eigentlich in Werbe-Suggeste noch nie, umgesetzt mit einer Kommunikationsstrategie, gesehen.

97
98 I: Viele glauben, dass Segeln ein Sport für finanziell wohlhabende Personen ist. Glaubst du,
99 ist Segelsport ein Sport für Eliten?
100
101 T: Ein sicher einen gewissen finanziellen Hintergrund notwendig habender Sport. Was aber
102 nichts mit der Elite zu tun hat, sondern nur mit den Strukturen und mit den
103 Rahmenbedingungen, von wem auch immer die geschaffen werden. Wenn man das selbst
104 auf die Reihe bekommt, sich die Rahmenbedingungen zu schaffen, finanziell und
105 organisatorisch – schön. Es gibt viele Beispiele, dass eben Segeln kein elitärer Sport mehr
106 ist. Ähnlich wie Golf ist es in manchen Ländern durchaus ein Breitensport, den alle Kinder
107 nach der Schule oder im Rahmen der Schule sogar sehen.
108
109 I: Siehst du da einen Unterschied zwischen Big Boot und Jollensegeln? Dass da vielleicht im
110 Big Boot-Bereich mehr wohlhabende Leute tätig sind, als im Jollensegeln?
111
112 T: Sehe ich überhaupt nicht so. Ich glaube, eine Olympia Kampagne für die kommenden
113 oder die übernächsten Spiele, ist sicherlich, wenn man es auf den Mann herunter bricht,
114 nicht wesentlich günstiger als eine Big Boot-Kampagne. Es ist nur die Dimension größer.
115 Und die einzelne Aufgabe ist höher. Aber in Summe, auf den Mann herunter gebrochen,
116 denke ich, ist nicht mehr viel Unterschied.
117
118 I: Kannst du verstehen, dass manche Leute den Segelsport als langweilig empfinden?
119
120 T: Extrem. Das verstehe ich total gut. Auch ich, wenn ich nicht involviert bin, entweder in
121 meiner Funktion als Trainer oder sonst am Boot, ich würde mir nie im Leben eine
122 Segelregatta anschauen. Weder virtuell noch live.
123
124 I: Was, glaubst du, müsste man ändern, dass es ankommt bei den Leuten?
125
126 T: Ich glaube, dass es aus meiner Sicht überhaupt nicht änderbar ist, weil immer dieser
127 Überblick fehlt, was passiert. Und ich durch die vielen Parameter, die ich nicht unter
128 Kontrolle habe, und die ich auch nicht gut anzeigen kann, obwohl das im vorletzten
129 „America's Cup“ eigentlich sehr gut gemacht wurde – ich kann es nicht verstehen, ich kann
130 es nicht greifen, wenn ich nicht wirklich physisch involviert bin.
131
132 I: Macht nix. Dafür... Das heißt, das ist ja eigentlich auch eine sehr düstere Prognose für den
133 Segelsport, weil damit, (00:10:00) mit dieser Prämisse, kann man den Segelsport quasi nie
134 für Massen greifbar machen. Oder?
135
136 T: Ich denke, nicht. Nein. Gut, ich glaube nicht, dass das eine düstere Prognose ist. Sondern
137 ich glaube einfach, dass man... Genauso, wie andere Sportarten das Image des Dopings
138 nicht loswerden, werden wir einfach dieses Image des Unverständlichen nicht los. Ich glaube
139 nicht, dass es langweilig ist. Aber man müsste den Leuten mehr Informationen geben. Aber
140 dass sie diese Informationen aufnehmen können, müsste man sie viel, viel besser
141 vorbereiten und müsste denen viel mehr Wissen vermitteln. Ähnlich wie in der Formel 1. Weil
142 das ist in Wirklichkeit auch langweilig. Nur hat das einfach den Konnex, dass jeder Auto fährt
143 und daher glaubt, das beurteilen zu können, was die machen und was die nicht machen.
144 Und das haben wir beim Segeln nicht.
145
146 I: Jetzt muss ich doch abbrechen kurz.
147
148 T: Ja.
149
150 I: Weil das ist schön langsam. – Okay. Geht schon weiter. Ja, Segeln als Sport – glaubst du,

151 es sind alle Teilbereiche des Segelns als Sport zu definieren? So, wie Urlaubssegeln,
152 Freizeitsegeln. Weil das Segeln als Olympische Sportart und als Big Bootsegeln – da steht
153 der sportliche Charakter außer Frage.

154
155 T: Für mich ja. Weil auch der, der mit dem E-Kart über den Golfplatz fährt und vielleicht an
156 jedem Loch seine Punkte nicht spielen kann, ist für mich im weitesten Sinne ein Sportler,
157 weil, er beschäftigt sich mit etwas, was aus dem sportlichen Segment und aus dem
158 sportlichen Bereich kommt.

159
160 I: Okay. Glaubst du, beeinflusst Segeln deinen Charakter?

161
162 T: Extrem.

163
164 I: Inwiefern?

165
166 T: Ich glaube, dass man sehr gut lernen kann, demütig zu sein vor Naturkräften,
167 beziehungsweise, vor den immer wieder kehrenden, anderen Rahmenbedingungen, die man
168 hat, auch, wenn man das 20. Mal am Gardasee segelt und weiß, es ist wieder ein Ora, es ist
169 trotzdem wieder ein bisschen anders. Und das Zweite ist, dass ich glaube, dass es sehr gut
170 für die Schulung der Präzision und Genauigkeit in der Vorbereitung dient. Und wenn man die
171 Möglichkeit hat, auf einem größeren Boot zu segeln, wobei das bei mir schon bei drei Leuten
172 anfängt, eigentlich, ist es sicherlich eine gute Schule für die Kommunikation und für alle Soft
173 Skills, die man sonst im späteren Leben auch brauchen kann.

174
175 I: Glaubst du, weisen alle Segler eine ähnliche Charakteristik in ihren persönlichen
176 Eigenschaften auf? Gibt's Gemeinsamkeiten, die alle Segler haben?

177
178 T: Alle Segler würde ich nicht über einen Kamm scheren. Aber ich glaube, es gibt ein Muster
179 für erfolgreiche Segler, das bis zu einem gewissen Grad sich in all diesen erfolgreichen
180 Seglern wiederfinden lässt.

181
182 I: Natürlich kommt jetzt die Frage: Welches ist das?

183
184 T: Ja, ich glaube, ich hab es vorher schon ein bisschen angedeutet. Also, Präzision,
185 Pingeligkeit, bis zur letzten Konsequenz in der Vorbereitung, beim Material, beim
186 körperlichen Zustand, beim Sammeln von Informationen über Revier und Gegner. Eine sehr
187 stark ausgeprägte Fähigkeit zur Kommunikation. Und das Verständnis, mit Leuten
188 zusammenzuarbeiten, die nicht unbedingt diese Ausprägungen so stark haben, und für mich,
189 für Topsegler, an der Position Steuermann eine eigentlich nicht mehr so positiv im normalen
190 Leben, aber für den Sport sicherlich notwendige Egomanie.

191
192 I: Kommen wir zum nächsten Themengebiet, „Motivation im Segelsport.“ Was macht den
193 Segelsport interessant für Segler?

194
195 T: Na ja, ich komme immer – ich sage es jetzt schon das dritte Mal – mit meinen Elementen.
196 Ich glaube einfach, dass wirklich diese Auseinandersetzung mit nicht vorhersehbaren Dingen
197 und mit nicht berechenbaren Rahmenbedingungen sicherlich die Faszination zu einem
198 großen Teil ausmacht, neben dieser Technologie- und High-Tech-Schiene, die sicherlich
199 auch sehr wichtig ist. Und eine große Attraktivität für viele Leute ausstrahlt. (00:15:00)

200
201 I: Was ist dann die Motivation im Nachwuchssegeln bei Kindern und Jugendlichen? Weil
202 dieses Denkmuster ist bei denen wahrscheinlich noch nicht so ausgeprägt.

203
204 T: Ich glaube, dass die genauso die Elemente besiegen möchten. Und, aber natürlich ist es

dort, wie auch dann später im Hochleistungsniveau, total wichtig, dass man eine Gruppe hat, die heißt dann vielleicht noch nicht „Trainingspartner“, aber dass man etwas zusammen macht, wobei man eben dieses zusammen, schon immer mit seinem eigenen Boot oder mit seinen eigenen Teammitgliedern auf diesem Boot, machen kann. Und ich glaube, dass es schon auch für relativ kleine Kinder sehr faszinierend sein kann.

I: Betrachte mal jetzt den Segelsport in den letzten 20 Jahren. Was waren für dich die auffälligsten Ereignisse?

T: Also, 20 Jahre ist mir wahrscheinlich ein bisschen zu knapp gefasst. Aber wenn ich sage, ich dehne das aus auf 30 Jahre – vor 30 Jahre konnte man neben dem Olympischen Segeln noch in halbwegs Normalzeit ein Studium oder eine Berufsausbildung abschließen, was heute nicht mehr so ist. Und in den letzten 20 Jahren, würde ich sagen, ist dieser Einfluss von Wissenschaft, im Sinn von Hydrodynamik, Aerodynamik, Materialentwicklung, deutlich größer geworden, der sich aber noch nicht auf alle Bereiche des Segelsports durchgeschlagen hat. Also, wir sprechen da entweder Big Boot-Series, Grand-Prix-Zirkus; egal, wie auch immer man dazu sagt, und Olympisches Segeln – ich glaube, für den normalen Freizeitsegler; okay, der hat jetzt auch bessere Leinen, bessere Blöcke; leichter; aber ich glaube nicht, dass das für den Bereich, für dieses Segment, schon so eine große Auswirkung hat.

I: Und speziell in Österreich?

T: Alles oben genannte. Plus der Professionalisierung der Probanden. Ich denke, das ist einfach wirklich eine entscheidende Entwicklung von... Ein guter Freund von mir, der auch eine Olympia-Medaille daheim hat, hat gesagt, er hat sich noch gefreut, wenn er im Frühling vom ersten Training auf die Uni zurückgekommen ist, wie er noch studiert hat. Und alle haben gesagt: Oh, wo warst du denn? Weil du bist so schön braun. – Na ja, heutzutage ist das kein Qualitätskriterium mehr für einen Segler.

I: Okay. Welche... Du hast schon... Das war jetzt wieder in die Sparte Professionalisierung und Technologie. Ich möchte jetzt Trends in der Segelszene ansprechen. Vielleicht lässt du die zwei Punkte aus. Vielleicht fällt dir da noch was ein; bootklassentechnisch, oder Rennmodi.

T: Na, ich glaube, dass es einfach in eine extremere Richtung gehen wird. Haben wir jetzt beim „America's Cup“ gesehen, mit dem Flügelrigg. Das es aber schon seit, glaube ich, 35 oder 40 Jahren gibt, die das aber jetzt... diese Entwicklung einmal vorangetrieben haben und ausgereizt. Dass es immer mehr geht Richtung schnellere, eigentlich unbeherrschbarere Boote, beim Olympischen Segeln mit dem Fourty Niner, so ist es in gewissen Bereichen mit den Windsurfbrettern so. Auf der anderen Seite eben das Segment Kitesurfen, wo es eigentlich auch einen gewissen Punkt gibt, wo es nicht mehr beherrschbar ist. Und ich denke, genauso wird der nächste „America's Cup“ mit den Katamaranen sicherlich auch diesen Faktor drinnen haben, dass es irgendwo einen Punkt gibt, wo man nicht mehr Herr der Lage ist, was für... vielleicht für Zuschauer, wenn die das mitbekommen, sicherlich für die Leute, die darauf sitzen, sicherlich ein Kriterium ist.

I: Gibt's irgendwelche nennenswerten Verschlechterungen im Umfeld des Segelsports in den letzten Jahrzehnten?

T: Ja, für mich schon. Weil viele Veranstaltungen – kann ich jetzt eigentlich nur aus meinem Teilbereich sprechen, also Olympisches und Hochleistungs und ein bisschen Big Boot – weil viele Veranstaltungen sehr stark darauf ausgerichtet wurden, damit Geld zu verdienen, und damit die Sportler und der Sport ein bisschen ins Hintertreffen geraten sind. Was sich aber in

den letzten Jahren wieder ein bisschen umgekehrt hat, weil eben auch die professionellen Sportler dann zu diesen Veranstaltungen, wo sie ihr Umfeld nicht in dem Maß bekommen oder geboten bekommen, einfach nicht hinfahren. (00:20:00) Und damit gleicht sich das wieder aus. Also, dieser Trend hat sich ein bisschen umgekehrt. Aber das war für mich eine Zeitlang schon sehr signifikant.

I: Hast du in den letzten Jahrzehnten nennenswerte Veränderungen im organisierten Segelsport wahrgenommen?

T: Ja, es ist alles nicht in dem Maß mit gewachsen in die professionelle Richtung, wie die Sportler. Aber es hat sich schon stark verbessert in Richtung Professionalisierung.

I: Gehen Dach- und Fachverbände ausreichend auf die Wünsche und Bedürfnisse der Segler – und alle, ich spreche damit alle Segler an – ein?

T: Ich muss mich leider an dem Letzten, was ich gesagt habe, anhalten. Ich glaube, dass irgendwo der Umbruch von Vereinen, Organisationen, Dachverbänden, Fachverbänden auf Basis von ehrenamtlichen Mitarbeitern hin zu einer professionell aufgestellten, strategisch ausgerichteten, Organisation, die die Wünsche und Bedürfnisse aller Mitglieder abdeckt, gemacht werden muss. Und die ist bei uns in Österreich noch nicht passiert. Und ich denke aber, das ist nur eine Frage von Jahren; hoffentlich nicht nur Jahrzehnten; bis das auch passieren wird. Wobei ich nicht die Ehrenamtlichen schlechtmache. Nein, die braucht man dann genauso, wie man sie jetzt braucht. Aber sie müssen andere Aufgaben und vor allem andere Verantwortlichkeiten bekommen, als sie jetzt haben.

I: Aus diesem Konflikt, aus diesen Differenzen, die im organisierten Segelsport momentan in Österreich herrschen; eben, dass manche Segler, speziell die Hochseesegler, sich nicht ausreichend vom Fachverband unterstützt fühlen; ist in jüngster Zeit ein neuer Fachverband entstanden, der Österreichische Hochseeverband. Was sagst du zu dieser Debatte? War das ein vernünftiger Schritt?

T: Ich denke, aus Sicht der Austretenden wird es ein vernünftiger Schritt gewesen sein, weil es ist eine große Verantwortung, einen beträchtlichen Teil der österreichischen Segler aus der Kompetenz des österreichischen Segelverbands zu nehmen. Insgesamt, für mich, der ja in diesem Teilsegment des Segelsports nicht gut aufgestellt ist, ist es unverständlich. Und ich denke, es wird auch eine Möglichkeit und einen Weg zurück geben und auch geben müssen, um insgesamt dem Segelsport in Österreich eine breit genug Basis zu geben. Wir hatten ähnliche Diskussionen schon vor... in den frühen Achtzigerjahren, Mitte Siebzigerjahre, mit den Windsurfern, ob das auch Segler sind. Bei den Kitesurfern hat es diese Diskussion nicht mehr gegeben, weil das, glaube ich... die sind auch anders organisiert. Aber das ist, glaube ich, ein Weg, der nicht für alle Beteiligten nicht zielführend ist im Endeffekt. Es muss eine Basis geben, in der sich alle vertreten fühlen, und die dann mit einer Stimme, mit der Stimme des österreichischen Segelsports – in welcher Ausprägung auch immer – sprechen können.

I: Okay. Kommen wir zum letzten Punkt. Das ist die Ausdifferenzierung des Segelsports. Welche ausgefallenen Arten fallen dir ein, segeln zu gehen?

T: Ja, also, eine sicher sehr interessante Geschichte sind diese Speed-Geschichten, wo es eigentlich nur darum geht, eine Meile oder eine halbe Meile möglichst schnell zu durchqueren, mit einer Konstruktion, die möglichst an ein Segelboot erinnert. Ich hab da in Weymouth mal was gesehen mit normalen Gleitern, die die Wings von einem Fourty Niner verlängert haben, und dergleichen mehr. Also, das ist sicherlich ausgefallen. Ausgefallen für mich ist nach wie vor auch Kitesurfen, wobei das eine sehr breite Geschichte ist, eine sehr im Breitensport aufgestellte Geschichte. Es gibt zwar Wettbewerbe, aber es gibt sehr viele

313 Leute, die einfach Kitesurfen, ohne, sich um irgendwelche Wettbewerbe zu kümmern, denke
314 ich. Und ausgefallen sind sicherlich auch diese Flügelrigg-Geschichten noch, wo da ja auch
315 diese Hydrofoils, zum Beispiel Motte, sicher noch immer ausgefallen ist. Obwohl es schon so
316 eine lange Entwicklungsgeschichte hat. Aber bei uns am Neusiedlersee, wenn man eine
317 Motte sieht, (00:25:00) die einen halben Meter da, einen Dreiviertelmeter, überm Wasser
318 fahren, schauen immer alle Leute.
319
320 I: Alles klar. Ich möchte nur ganz kurz auf die Kitesurfer eingehen. Das ist eine... Oder sind
321 jetzt in den Segelverband eingegliedert worden. Glaubst du, dass es zukünftig auch
322 Freestyle-Bewerber für Segelboote geben könnte? Weil...
323
324 T: Ich denke, schon. Also, es gibt ein paar... Es gibt immer wieder ein paar Fotos oder auch
325 Videos, die irgendwo auftauchen, wo man versucht, mit 49er über Wellen zu springen, so,
326 dass wirklich das ganze Boot rauskommt. Es hatte schon in den Siebzigerjahren mal mit
327 Hobby Kats gegeben, wo die in der Brandung gefahren sind damit. Also, ich glaube... Ich
328 glaube schon, dass es durchaus ein Segment wäre, wenn es Leute gibt, die das betreiben.
329 Die Leute wird es wahrscheinlich eh geben, aber wenn die sich organisieren wollen, weil, ich
330 bin eher dagegen, dass man die Organisation von oben drauf drückt, sondern es sollten eher
331 die Leute sagen, „wir wollen uns organisieren“, und dann glaube ich schon, dass das
332 durchaus im denkmöglichen Bereich ist.
333
334 I: Und vielleicht auch ein zukünftiger Wachstumsmarkt für den Segelsport ist?
335
336 T: Ja. Wobei – bei all diesen Geschichten, Windsurfen in der Brandung, und so, ist immer
337 das Problem, dass du die Einschränkung hast. Du brauchst den Wind, du brauchst den
338 Shore Break, und all diese Dinge. Also, das sind eben dann wieder – dort, wo ich
339 angefangen hab – diese Rahmenbedingungen von der Umwelt her, die eben nicht
340 vorhersehbar und nicht gleich sind.
341
342 I: Okay, super. Danke!
343
344 T: Bitte.
345
346 I: Das war's. Perfekt!

Interview 4

I = Bernd Mayr

T = Christian Binder

Ort: Barcelona

Datum: 17.10.2010

1 I: Okay. Erzähl mir mal ein bisschen, wie du zum Segeln gekommen bist, überhaupt.

2
3 T: Meine Eltern, also, durch meinen Vater, und dann vorrangig durch einen Freund von
4 meinem Vater, der ein Boot gehabt hat am Neusiedlersee. Mit dem hab ich angefangen, zu
5 segeln. Aber sehr spät erst, mit 10 Jahren. Und hab dann mit 15 einen Laser... also, zum
6 Laser-Segeln angefangen.

7
8 I: Und wie ist das dann weitergegangen, deine Bootsklassen?

9
10 T: Na ja, Laser, dann 470er, dann Soling. Das waren so die beiden am Anfang. Wobei ich
11 jetzt bei keinem Yachtclub war, oder irgendwas. Bin dann erst, ich glaube, wie ich mit dem
12 470er dann gesegelt bin, bin ich dann im Yacht Club Breitenbrunn, als Jugendmitglied
13 aufgenommen worden.

14
15 I: Und in die Big Boot-Schiene bist du erst später reingewachsen? Oder...

16
17 T: Na, Big Boot hat sich ja eigentlich erst entwickelt, wie ich mit der Segelmacherei
18 angefangen hab. Und da eigentlich durch Kunden dann mit größeren Booten gesegelt bin.

19
20 I: Vielleicht kurz zu deinen beruflichen Ambitionen. Was machst du beruflich?

21
22 T: Ich habe eine Segelmacherei seit 1992. Und hab im Prinzip angefangen ganz alleine. Und
23 mittlerweile haben wir... jetzt haben wir 10 insgesamt.

24
25 I: Hast du irgendwie außer dieser Segelmacherei sonst noch ein Job im Segelsport? Trainer
26 oder Vortragender, oder...

27
28 T: Na ja, teilweise also Segler. Und das mit dem Trainer hat erst mal aufgehört, jetzt. Das
29 war eine Zeitlang recht intensiv mit der Silvia und mit dem Matthias Schmidt, in der
30 Olympiavorbereitung für Peking. Aber das hat jetzt aufgehört.

31
32 I: Welche Funktionen beim Verband oder Verein hast du gehabt? Oder hast du noch?

33
34 T: Nein. Nein, hab ich nicht gehabt. Nein.

35
36 I: Okay. Dein momentaner seglerischer Schwerpunkt ist was?

37
38 T: RC44 und Sprinto.

39
40 I: Und was hast du für Ziele?

41

T: Seglerische Ziele sind schwierig zu definieren. Das... Teilweise bin ich mit meiner eigenen... mit mir selber zu tun. Weil im Prinzip ist das Ziel, das RC44-Team so weiterzuführen, wie wir es jetzt machen. Und die gleichen oder bessere Erfolge erzielen, die wir jetzt da haben.

I: Und langfristig mit deiner Segelmacherei?

T: Ja, langfristig möchte ich etablieren als... Eigentlich so, wie wir... Wir haben ein sehr breites Spektrum von Regattayachten zu einfachen Fahrtenyachten. Und ich möchte das aber langfristig, ich sage mal, in fünf bis acht Jahren, so schaffen, dass ich nicht mehr so involviert ins Tagesgeschäft bin.

I: Welche... Gibt's irgendwelche typischen Probleme, mit denen du während... in der Segelmacherei mit deinen Kunden, mit den Seglern, immer konfrontiert wirst?

T: Ja... gibt viele Sachen. Das Eine ist, dass halt eine Segelmacherei eine... ich sage einmal, eine relativ persönliche, persönlich ist jetzt der falsche Ausdruck, wo ein teilweise sehr starkes Verhältnis da ist zu den Kunden. Und das bedarf eines gewissen Zeitaufwandes, der ist jetzt, da, wo wir so schnell gewachsen sind... habe ich da Probleme damit, zu vielen Kunden so einen engen Kontakt zu halten. Das ist die eine Geschichte. Das Andere ist, dass halt – wie wahrscheinlich in jedem Sport – aber die Segler heute zum Teil sehr eigenwillige Charakter sind. Und es da oft schwierig ist, das so zu erfüllen, wie sich die Kunden das vorstellen.

I: Okay. Dann kommen wir zum Thema Segeln in der Gesellschaft. Welches Image willst du denn dem Segeln zuschreiben?

T: Na ja, es ist sicher (00:05:00) ein eher elitäres Image, was sicher von einem sehr, sehr hohen Prozentsatz von Leuten ausgeübt wird, die heute einen gewissen finanziellen Background haben. Dann ist es in Österreich sicher ein bisschen was Besonderes, weil es ja nicht so alltäglich ist, wenn man Segler ist. Also, nicht so stark verbreitet in der Bevölkerung. Und das gehört da ein sehr, sehr starker Willen dazu, das intensiv auszuüben, weil das jetzt da nicht so einfach ist, immer da weite Strecken zurückzulegen, um das Hobby oder den Sport ausüben zu können.

I: Und was macht Segeln für dich aus?

T: Na, Segeln... für mich das Entscheidendste ist die Vielfalt an Anforderungen die gestellt werden. Vom Technischen her, dass man sich mit dem Wetter, mit der Natur sehr viel auseinandersetzen muss. Und der Wettkampf als solches ist mir auch sehr wichtig, weil ich einfach so ein Typ bin, der sowas braucht.

I: Kannst du das verstehen, dass von manchen Leuten Segelsport als langweilig empfunden wird?

T: Absolut, ja. Absolut. Weil Segeln hat ja eben sehr viele Aspekte. Angefangen von einem Wochenendsegler, der vielleicht teilweise gar nicht rausfährt, sondern nur auf seinem Boot wohnt und dann mit einem E-Motor herum fährt. Bis hin zum extremsten Segeln. Aber wenn jemand segeln geht auf einer Yacht, und es geht kein Wind, und der sitzt da rum, dann ist das langweilig. Und das ist was, was ich auch nicht mache und auch nicht mag.

I: Kommen wir jetzt... Du sprichst da ein Thema an, dieses Freizeitsegeln und dieses Urlaubssegeln. Ist für dich das ein Sport?

T: Nein. Das ist für mich kein Sport. Das ist... im Prinzip so, wie mit einem Wohnmobil auf Urlaub fahren, oder so. Natürlich muss er jetzt die Fähigkeiten haben, dass er das Boot bewegt, aber als Sport würde ich das nicht bezeichnen.

I: Okay. Beeinflusst Segeln deinen Charakter?

T: Ja, sicher. Sehr stark sogar. Weil nachdem ich seit... weiß ich nicht, wie viel... 30 Jahren nix anderes mache, hauptberuflich eigentlich, außer Segeln, hat das sicher meinen Charakter sehr geprägt.

I: Positiv oder negativ?

T: Na ja, das... Auf der einen Seite, glaube ich, positiv, weil ich sehr offen anderen Menschen gegenüber bin. Und das ist, glaube ich, ein großes Positivum im Sport, dass meine seine Aggressionen anderswo ausleben kann. Und da... ja, sehr viel Kontakt zu Menschen hat. Auf der anderen Seite sicher negativ, wenn man das so sagen will, dass ich halt sehr zielstrebig bin, wenn ich was erreichen will. Und das halt teilweise für andere halt nicht vielleicht so angenehm ist.

I: Okay. Motivation im Segelsport – was macht den Segelsport interessant für Segler, glaubst du? Für andere Segler.

T: Ahm... Na ja, ich glaube, dass das Segeln dann wie ein komplexes Spiel ist, das jetzt da... wo man auf sehr viele Sachen aufpassen muss, und dass das jetzt nicht... mit einem... Wenn man sich auf 100-Meter-Laufen spezialisiert, dann gibt's da nicht sehr viele Möglichkeiten, wie man das trainieren kann und wie man besser werden kann, außer diese vorgegebenen Trainingsmethoden. Aber beim Segeln, glaube ich, ist das eben sehr komplex. Und darin liegt der Reiz. Von der Motivation her spielt sicher in jungen Jahren auch eine Rolle, dass einfach das Seglerleben eigentlich ein sehr angenehmes ist, weil man einfach viel herumkommt. Ja.

I: Du hast schon angesprochen – „in jungen Jahren.“ Was macht den Segelsport interessant für Kinder; speziell für Kinder?

T: Für Kinder... Also, ich bin der Meinung, dass Segelsport (00:10:00) als Solches für Kinder unter 10 Jahren zu kompliziert ist, als dass das wirklich als Sport betrieben werden soll. Sondern, es soll als Bewegung, als Spiel und eben auch als Auseinandersetzen mit der Natur... Ich finde es sehr wichtig, dass man sagt, heute ist schön; heute geht ein super Wind; oder heute regnet es halt, ist kalt, und dass man diese ganzen Unterschiede direkt spürt, beim Segeln. Das finde ich sehr wichtig. Und sonst... Ja.

I: Du hast vorher gesagt, du kannst verstehen, wenn Nicht-Segler den Segelsport als langweilig empfinden. Was macht den Segelsport dennoch für Außenstehende interessant? Was könnte ihn interessanter machen, vielleicht auch?

T: Ja, interessanter machen kann ihn sicher der leichte Zugang durch technische Hilfsmittel, die immer besser werden, und die durchs Internet sehr, sehr schnell verbreitet werden können, und damit jeder auf seinem Schreibtisch zuhause das live mit verfolgen kann; sowohl mit Kamera, als auch mit Positionierung, und so weiter. Und das, wenn jemand da einen gewissen technischen Faible hat, dann, glaube ich, dass auch einen Nichtsegler das interessieren kann.

I: Okay. Entwicklungen im Segelsport. Was waren für dich die aufwändigsten Entwicklungen im Segelsport in den letzten 20 Jahren?

150
151 T: Ja, da hat es viele gegeben. Das Eine war mal, vom Material her, dass man Kohlefaser
152 eingesetzt hat, Kevlar und Kohlefaser, sowohl im Bootsbaus, als auch bei Masten, Segeln,
153 und so weiter. Und dadurch Festigkeiten erzielt werden können, die vorher nicht möglich
154 waren, und dadurch Yachten oder Schiffe gebaut werden können, die es vorher nicht
155 gegeben hätte, weil das Material nicht so gut war. Dann, durch die Einführung von Computer
156 Edited Design, auch die Entwicklung viel, viel schneller vorangegangen ist, weil einfach ein
157 ComputermodeLL viel leichter gerechnet ist, wie ein tatsächliches Boot gebaut. Und dadurch
158 die Geschwindigkeiten, die die Boote durchs Wasser fahren, enorm sind. Es hat früher, das
159 war vor 20 Jahren im Prinzip, hat es keine gleitfähigen Yachten gegeben, größere Boote, nur
160 Jollen die gleitfähig waren. Das ist sicher was Besonderes. Aber auf der anderen Seite ist
161 Segeln eigentlich noch immer... Hat sich da nicht viel geändert, wenn man... außer diese
162 Spitzen, wenn man die jetzt wegnimmt, ja?
163
164 I: Du meinst, für den breiten Sport, sage ich jetzt einmal.
165
166 T: Für den breiten Sport, ja. Ja.
167
168 I: Und irgendwas in Österreich, was auffällig war, in den letzten 20 Jahren, wo man gesagt
169 hat...
170
171 T: Österreich hat ja relativ wenig entwickelt.
172
173 I: Wie siehst du die Entwicklung im Breitensportsektor Segeln? Dass ja doch sehr viele
174 Österreicher in Kroatien auf dem Urlaubsboot... Also, also Urlaub auf Booten verbringen.
175 Wäre das ein Zugang, um mehr Leute an den Segelsport heranzuführen, für dich?
176
177 T: Ja, sicher, wenn die eine gewisse Affinität haben und zumindest einmal wissen ungefähr,
178 worum es geht. Nur ist, glaube ich, ein Urlaubssegler und einer, der das als Wettkampf
179 betreibt, das sind zwei komplett verschiedene Typen. Da hat der Eine mit dem Anderen
180 eigentlich überhaupt nix zu tun. Es gibt manche, die durch das Urlaubssegeln vielleicht zum
181 Wettkampf kommen. Aber ich glaube, dass das ein sehr geringer Prozentsatz ist.
182
183 I: Okay. Betrachten wir mal jetzt Segelszene international. Zeichnen sich für dich Trends ab,
184 in den letzten Jahren?
185
186 T: Na ja, der Trend ist, schon länger aber, dass einfach das Segeln (00:15:00) ein absoluter
187 Ganzjahressport geworden ist in den letzten acht Jahren. Es gibt jetzt keine Winterpausen
188 mehr. Segler haben einen Rhythmus, der normalerweise 10 Tage segeln, eine Woche
189 Pause, ist. So ungefähr. Und wird über das ganze Jahr eingehalten. Es wird nur mehr mit
190 Trainer gearbeitet, oder, ich sage einmal, ab einer gewissen Leistung wird mit Trainer
191 gearbeitet.
192
193 I: Das war früher nicht so?
194
195 T: Das war früher nicht so. Da waren viele alleine unterwegs, auch auf höherem Level. Also,
196 das ist sicher was, was der größte Unterschied ist gegenüber vor 10 oder 15 Jahren.
197
198 I: Also, auch jetzt in Österreich wird so gearbeitet?
199
200 T: Hm, im Top-Level...
201
202 I: Um konkurrenzfähig zu bleiben.
203

204 T: Im Top-Level schon, ja.
205
206 I: Was ist für dich das Top-Level?
207
208 T: Ja, Top-Level ist... was weiß ich... A- und B-Kader.
209
210 I: Das waren jetzt einmal die Sportlertrends. Vielleicht irgendwie auch im Breitensport, dass
211 es da Trends gibt?
212
213 T: Neue Trends habe ich... kann ich eigentlich keine erkennen, muss ich sagen. Weil dieser
214 Breitensport ist, das ist das Segeln auf den Seen, auf den österreichischen Seen... Da ist
215 eigentlich die Teilnehmerzahl eher rückläufig von den teilnehmenden Booten. Ich habe
216 letztens mit einem Laser-Segler geplaudert, der hat mir gesagt, teilweise kommen die
217 Schwerpunkt-Regatten gar nicht mehr zustande. Wie ich Laser gesegelt bin, und das ist
218 schon ewig her. Aber da haben wir zwischen 60 und 100 Boote gehabt, bei den
219 Schwerpunkt-Regatten. Und das ist sicher auffällig. Auf der anderen Seite diese Club-
220 Regatten, und so weiter, das... Da kommt es mal vor, dass da immer mehr Boote teilnehmen
221 jetzt. Bei einer Attersee-Regatta sind durchaus einmal 60 oder 70 Boote am Start, und so.
222 Ja.
223
224 I: Jetzt, in der letzten Zeit, gibt es immer wieder so Events, wo Segelsport mit anderen
225 Sportarten kombiniert wird.
226
227 T: Hmhm.
228
229 I: Das hat es vielleicht früher auch nicht gegeben. Oder? Wie siehst du das?
230
231 T: Ja...
232
233 I: Na ja, (Geschäfts?)-Ideen von...
234
235 T: Alles Mögliche. Die neuen (?) ist, oder...
236
237 I: Zum Beispiel. Zum Beispiel.
238
239 T: Ja, das hat es immer schon gegeben. Sowohl von Rodeln und wohl vom Segeln,
240 Skifahren und Segeln, und solche Sachen. Das hat es eigentlich immer schon gegeben.
241
242 I: Okay. Und jetzt... ah, genau. Ein Trend, den ein anderer Interviewpartner auch gesehen
243 hatte, wäre der Trend zur Einheitsklasse. Siehst du den auch? Oder... Jetzt, was Offshore-
244 Regatten, beziehungsweise, Regatten in der Adria anbelangt.
245
246 T: Na ja, bei den größeren Booten schon. Also, da gibt es schon auch international den
247 Trend zu Einheitsklassen. Weil das Material bei allen anderen einfach so ausschlaggebend
248 ist, dass viele frustriert sind, wenn sie meinen, sie sind jetzt vom Material benachteiligt. Oder,
249 auf der anderen Seite, dass einfach die Kosten zu enorm sind, immer wieder auf dem
250 neuesten Stand der Technik zu sein. Und da gibt es aus verschiedenen Gründen einfach
251 mehrere Einheitsklassen jetzt. Es ist sicher ein guter Trend.
252
253 I: Wie stehst du dazu? Was segelst du lieber, Einheitsklassen- oder ORC Rating-Regatten?
254
255 T: Na, ich segel auf jeden Fall lieber Einheitsklassen. Weil nur das das Einzige ist, wo man
256 wirklich die seglerische Leistung vergleichen kann.
257

258 I: Okay. Kommen wir zu deinen institutionellen Entwicklungen.
 259
 260 T: Hmhm.
 261
 262 I: Hat es in den letzten Jahren Veränderungen im Umfeld des Segelsports gegeben?
 263
 264 T: Na ja, im Segelverband hat sich schon sehr viel geändert. Das ist ja eigentlich ein sehr
 265 großer Apparat geworden, mittlerweile. Das war ja vor 20, 25 Jahren war ja das ein sehr
 266 kleiner Verband, eigentlich. Und mittlerweile ist es eine (00:20:00) sehr, sehr große
 267 Geschichte, wo auch beachtliche finanzielle Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Na ja,
 268 gut... das... Die Erfolge, die die österreichischen Segler haben oder gehabt haben, sind
 269 sicher zum großen Teil auch darauf zurückzuführen, dass die ein sehr, sehr professionelles
 270 Umfeld gehabt haben in den letzten Jahren. Ansonsten...
 271
 272 I: Professionell von Trainerseite?
 273
 274 T: Von der Betreuerseite her. Und sehr, sehr früh das schon möglich war, das Ganze als
 275 Sport zu betreiben, weil eben die finanziellen Mittel da waren.
 276
 277 I: Glaubst du, gehen Dach- und Fachverbände ausreichend auf die Wünsche der Segler ein?
 278
 279 T: Na ja, ich mein die Dach- und Fachverbände sind halt so breit gestreut. Die müssen ein
 280 gewisses Schema verfolgen, und die können immer nur auf das eingehen, was auch
 281 gefordert wird von den jeweiligen Stellen. Und da ist halt dann immer die Frage, ob das das
 282 Richtige ist, ne? Es sind ja... da gehören die Clubs dazu, da gehört der Segelverband selber
 283 dazu. Die Landesverbände, und so weiter. Und da gibt es halt verschiedenste Bedürfnisse,
 284 die die Segler haben, und die sind nicht alle dazu da, um bestmögliche Leistungen zu
 285 erzielen. Das ist, glaube ich, schon ein Problem.
 286
 287 I: Es hat ja früher oder jetzt da immer so Konflikte zwischen westösterreichischen Seglern
 288 und ostösterreichischen Seglern gegeben, weil sich die, ich glaube, irgendwie benachteiligt
 289 gefühlt haben, weil der Segelverband eben sein Zentrum am Neusiedlersee hat, und die
 290 aufgrund der großen Distanz dazwischen eben zu weniger Trainingsmöglichkeiten
 291 gekommen sind. Wie siehst du das? Ist das ein Problem?
 292
 293 T: Ja, das ist sicher ein absolutes Thema. Ich meine, das ist vor allem Vorarlberg... Die
 294 haben sie da immer... Und die waren auch sicher bis zu einem gewissen Grad... Wobei, das
 295 ist sicher gesamtösterreichisch so, dass Vorarlberg ja mehr zu Deutschland gehört. Und so
 296 ist es auch sicher beim Segelverband gewesen. Ansonsten, glaube ich, Salzburg – die
 297 Gegend war immer sehr gut eingebunden, weil sehr viele Funktionäre von Salzburg
 298 gekommen sind, schon länger. Und dort auch die Clubs sehr, sehr gute Arbeit leisten. Also,
 299 das ist nicht das Problem. Aber natürlich, wenn ein Verband hauptsächlich an einem Ort ist,
 300 dann führt das dazu, dass sich die anderen eben irgendwo benachteiligt fühlen.
 301
 302 I: Du sagst ja, sie fühlen sich benachteiligt. Glaubst du, dass da...
 303
 304 T: Nein, ich glaube nicht, dass das sie es irgendwie sind.
 305
 306 I: In letzter Zeit wird offen über eine Kluft zwischen Spitzen- und Breitensport diskutiert, in
 307 der österreichischen Segelszene, beziehungsweise, zwischen Hochseeseglern und
 308 Binnenseglern. Was sagst du zu dieser Debatte?
 309
 310 T: Ahm... Der Segelverband hat natürlich extrem viele Aufgaben. Das Eine ist, einen
 311 Verband zu führen und das Ganze zu organisieren, den Segelsport an sich zu organisieren,

312 die Clubs und diese ganze Geschichte. Und auf der anderen Seite den Sport zu fördern, den
313 Breitensport, den Leistungssport und den Spitzensport. Und das ist wie im Kleinen, in einem
314 Club, nur dann möglich, wenn halt 100 Mitglieder einzahlen, damit zwei die Möglichkeit
315 haben, das auszuüben. Anders wird das nicht sein. Und die können nie die gleiche Leistung
316 jetzt bekommen, wie der Eine oder die Zwei, die das intensiv betreiben. Auf der anderen
317 Seite muss man auch sagen, dass... ich weiß jetzt nicht, wie viel Prozent von den – unter
318 Führungszeichen – „Einnahmen“ dieses Segelverbands halt zweckgebunden sind. Das
319 heißt, die kriegt der Segelverband nur, weil gewisse Erfolge da sind. Und, um gewisse
320 Sachen zu unterstützen. Und alles andere muss der Segelverband selber tragen. Das heißt,
321 da müssen die Mitglieder zahlen, damit dieser Verband da ist, ne? Und das Hochseesegeln
322 ist eine Sache. Weil ich glaube, dass ein Hochseesegler keinen Verband braucht, (00:25:00)
323 in dem Sinne. Was soll ihm der Verband helfen, bei dem, was er ausübt? Also, das verstehe
324 ich... Also, ich kenne mich da überhaupt nicht aus. Und diese ganze Debatten... Ich weiß ja
325 gar nicht, um was es da eigentlich geht. Nur... ich verstehe es halt auch irgendwo, dass halt
326 der sagt, ich zahle was und kriege aber nix.

327
328 I: Gut. Letzter Punkt. Ausdifferenzierung. Welche Möglichkeiten kennst du, den Segelsport
329 zu betreiben?

330
331 T: Na ja, es gibt extrem viele, ne? Weil, du kannst...

332
333 I: Klassische... Es gibt ja diese klassische...

334
335 T: Ja.

336
337 I: ...Einteilung zwischen Regatta-Segler, Freizeit-Segler, Urlaubssegler.

338
339 T: Ja.

340
341 I: Ja?

342
343 T: Ja.

344
345 I: Und das kannst du dann weiter aufgliedern eben zwischen... Beim Regatta-Sport zwischen
346 Spitzen- und Spitzen, Leistungssport; Leistungssport und Hobbysport.

347
348 T: Ja. Ja.

349
350 I: Und vielleicht gibt es irgendwelche ausgefallenen Regatten, die dir einfallen.

351
352 T: Na ja, ausgefallene Regatten sind... Da gibt es genug beim Segeln. Also, es gibt ja ganz
353 extreme Sachen. Wie mit kleinen Booten sehr weit fahren, so, wie diese Minitransat, war
354 sicher eine extreme Geschichte. Dann gibt es diese... auf der Adria jetzt diese Langstrecken
355 für einen Fahrtensegler, sage ich einmal, diese Offshore Challenge, und Palagruza, und so.
356 Das spricht einige Leute an, weil es eine absolute Herausforderung für einen ist. Und das
357 finden die auch toll. Und weil sie sich auch mit der Thematik absolut beschäftigen. Was ja
358 Urlaubssegler sonst überhaupt nicht machen.

359
360 I: Dann gibt es noch Wettbewerbe, wo Geschwindigkeiten von Segelbooten gemessen
361 werden.

362
363 T: Ja. Das gibt's in jedem... Alles, was sich bewegt.

364
365 I: Ja.

366
367 T: Gibt es, wer ist der Schnellste.
368
369 I: Wenn... Das ist ein anderer Punkt; fällt mir gerade ein. Die neueste Entwicklung ist ja,
370 dass Kitesurfen zum Segeln gezählt wird. Was sagst du dazu?
371
372 T: Ja, es gehört genauso... Das war ja die früher die Diskussion auch beim Windsurfen, ob
373 das zum Segeln gehört. Und, es ist auch ein Fahrzeug, unter Anführungszeichen, das vom
374 Wind angetrieben wird. Also, gehört es auch dazu, eben. Das ist halt nur ärgerlich für die
375 Segelboote, dass die jetzt den Geschwindigkeitsrekord haben...
376
377 I: Soweit ich weiß, wird das ja jetzt auch vom Segelverband verwaltet, oder? Das Ding. Die
378 Kitesurfer. Na ja. Hoffen wir, dass es da in Zukunft keine Differenzen dann gibt zwischen
379 Kitesurfen und Seglern.
380
381 T: Ja, i mein das sind so verschiedene... Leute und zu viel verschiedene Ansprüche, die
382 wir... das kann so nicht funktionieren. Aber irgendwo zu einer Organisation müssen sie
383 gehören. Und sonst wären sie viel zu klein, als dass sie da irgendwo gehört werden, glaube
384 ich. Ja. Hmhm.
385
386 I: Letzte Frage. Ist es für dich ein Problem, dass es im österreichischen Segelverband so
387 viele Funktionäre, ehrenamtliche Funktionäre, gibt, die vielleicht von ihrer Ausbildung her
388 nicht das Knowhow haben, diese Positionen ausführen zu können in einem professionellen
389 Segelverband?
390
391 T: Na ja, ein Verein oder ein Club oder ein Verband kann nur mit Funktionären funktionieren.
392 Es ist... Eben dieses große Spektrum kann nur von Funktionären abgedeckt werden. Nur in
393 Bereichen, wo professionell gearbeitet werden sollte, das heißt, im Spitzensport, dort sollte
394 das von Leuten, die die Befähigung auch haben, und die dann auch dafür bezahlt werden,
395 dass sie das... dass sie das machen. Und das sollte nicht von Funktionären beeinflusst
396 werden. Oder die sollen vielleicht die letzte Entscheidungsmacht haben, aber im Prinzip...
397 ums tägliche Geschäft, um das sollten sie sich nicht kümmern. (00:30:00) Und das ist für
398 mich der Hauptgrund, warum ich nicht in irgendeinem Club oder in irgendeinem Verband
399 oder Verein tätig bin. Weil ich mit solchen Leuten nix anfangen kann. Auf der einen Seite
400 geht's nicht ohne Funktionäre, auf der anderen Seite, um ein Funktionär sein zu wollen,
401 muss man irgendwo ein ganz ein eigener Mensch sein, meiner Meinung nach. Und man
402 muss eine gewisse Notwendigkeit an Selbstdarstellung haben. Und das sind halt Sachen mit
403 denen ich nicht zurechtkomme. Und deswegen auch nie mit einem Verband oder Verein zu
404 tun habe.
405
406 I: Okay. Danke. Super.
407
408 T: Bitte.

12.2 Auswertung nach Mayring

Auf den folgenden Seiten wird die Auswertung nach Mayring dargestellt.

| |
|--------------------|
| Interviewpartner 1 |
|--------------------|

| Kategorie | Unterkategorie | Definition | Ankerbeispiele | Interviewte Paraphrasen | Fundstellen (Zeile) | Generalisierung | Reduktion |
|--|---|---|---|--|---------------------|---|--|
| 1. Seglerischer Werdegang | a.) Sportlicher Werdegang | Historie der Segelsportvergangenheit und derzeitige sportliche Projekte | nach dem Campen war der nächste Schritt ein Zugang zu einem Boot | am neusiedlersee mit Familie gecamp't, in dem Rahmen Segeln gegangen | 12-13 | durch Verwandte zum Segelsport gekommen | Ist durch Verwandte zum Segelsport gekommen und segelt momentan nur hobbymäßig |
| | | | | aus dem Semperit Boot ist dann ein Jugendboot geworden | 14-15 | Interesse war sehr früh vorhanden | |
| | | | | Momentan segeln in Bootsklassen wo wenig Trainingsintensität notwendig ist, wegen Zeit und Finanziellem | 20-29 | momentan nur hobbymäßig Segeln, in Zukunft vielleicht größeres Engagement | |
| | | | | Ich betreibe nur Breitensport, will mich aber ständig verbessern | 33-37 | | |
| | | | | Will eine Mannschaftskonstellation finden in der man wieder ein Ziel hat | 39-40 | | |
| | | | | Zum Beispiel in einer Breitensportklasse den Weltmeistertitel zu erzielen | 40-41 | | |
| | | | | fahre meistens die Position des "Steuermanns" | 45 | | |
| | | | | Die Position ist nicht wichtig, es kommt auf die Mannschaftskonstellation an | 45-46 | | |
| | b.) Beruflicher/ Institutioneller Werdegang | Historie der beruflichen Vergangenheit sowie der institutionellen Vergangenheit | Ich bin seit 20 Jahren im Segelsport tätig. | Seit 20 Jahren im Segelsport, immer den Lebensunterhalt mit Segeln verdient. | 3-5 | 20 Jahre im Segelsport beschäftigt | Ist seit 20 Jahren im Segelsport tätig und leitet derzeit das Bundesleistungszentrum und die Segelakademie. Zu seinen Hauptaufgaben zählen die Administration, die Gestaltung der segelspezifischen Angebote und das Referieren bei Veranstaltungen. |
| | | | | Begonnen in Segelschule, dann Segelmacherei, dann Job bei Weltsegelverband | 6-7 | immer den Lebensunterhalt mit Segeln verdient | |
| | | | | Die Segelakademie ist eine Marke die wir eingeführt haben | 57-58 | Leitet die Segelakademie im Bundesleistungszentrum, welche auf Breitensportsegler ausgerichtet ist. Doppelfunktion: Leiter des Bundesleistungszentrums und Direktor der Segelakademie | |
| | | | | Da habe ich die Leitung des Bundesleistungszentrum in Neusiedl übernommen | 58-59 | | |
| | | | | die Segelakademie an sich ist eine Marke, die auf die Breitensportsegler abzielt | 59-60 | Wollen das Niveau der Segler durch Fortbildungsmaßnahmen heben und finanziellen Überschuß kreieren | |
| | | | | Wir wollen dort durch Schulungsmaßnahmen, durch Trainingsmaßnahmen, Fortbildungsmaßnahmen einfach das Niveau der Segler heben, und dadurch auch eine Einnahmequelle für das Bundesleistungszentrum erzielen. | 60-62 | | |
| | | | | die Aufgabe selber teilt sich einerseits in eine administrative Aufgabe, die also sowohl die Betreuung des Leistungszentrums, die Bewirtschaftung des Bundesleistungszentrums, beinhaltet, wie auch die inhaltliche Ausrichtung, unsere Schulungsmaßen, die wir setzen | 71-74 | Ist zuständig für Administrative Aufgaben und die Inhaltliche Konzeption | |
| | | | | Und die dann entweder von mir oder von geeigneten Trainern oder Experten oder allen gemeinsam, wie wir das in der Vergangenheit sehr erfolgreich gemacht haben, mit einigen anderen Spitzenseglern, oder ehemaligen Spitzenseglern, gemeinsam dann Veranstaltungen machen | 74-77 | Die angebotenen Veranstaltungen werden von unterschiedlichen Vortragenden abgehalten | |
| | | | | eben hier einen kompetentest möglichen Wissenserwerb gerade dieser großen Gruppe des gehobenen Breitensports, der gerade im Segelsport sehr massiv da ist, einfach angedeihen lassen zu können. | 78-80 | jeder Vortragende Referiert über sein Spezialgebiet um einen effizienteren Output zu haben | |
| | | | | In der Kernorganisation bin ich für den Bereich Race Officials; also, das umfasst im Segeln eben den Schiedsrichter, Wettfahrtleitung, et cetera; für die Bereiche Breitensport, Klassenvereinigungen und Vergütungsregeln zuständig | 85-87 | ist im Segelverband für die Race Officials zuständig | |
| | | | | Na, ich bin im Endeffekt sehr zufrieden, weil das Konzept per se einmal sehr gut angenommen wurde, und weil wir sehr viel Unterstützung auch gerade von der Seite von erfahrenen Seglern, von Spitzenseglern, vom Christian Binder oder dem Christian Bayer, oder den A-Kader Leuten bekommen haben, die auch die Unterstützung weiter zugesagt haben. | 92-96 | ist zufrieden mit dem Konzept, bekommt viel Unterstützung | |
| | | | | wenn man sich in einen Bereich vorwagt, der vorher sehr indifferent war, dann funktioniert so manches nur nach Try and Error | 96-97 | hat aus Fehlern gelernt | |
| | | | | Und da sind wir auch ein bisschen dort in dem Bereich drinnen, dass wir einfach sagen, manche Angebote, die wir gegeben haben, die sind überhaupt nicht angenommen worden | 97-99 | Es gibt auch Angebote die nicht wahrgenommen werden | |
| | | | | Dafür haben sich andere Marktlücken aufgetan. Und insofern denke ich, der Progress, den wir gemacht haben, ist sehr positiv und geht in die richtige Richtung. | 99-101 | hat Marktlücken entdeckt | |
| 2. Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft | a.) Image des Segelsports | Beschreibt die Vorstellungen und Erwartungen welche die Person vom Segelsport hat und die Vorstellungen und Erwartungen welche die Gesellschaft vom Segelsport hat. | Ich denke, das ist... War für mich immer ein Problem, dass der Segelsport gleichgesetzt wird mit dem „Käpt'n Iglo | Das Segeln ist eine Sportart bei der man sich sehr viel und sehr lange verbessern kann. | 37-38 | Man kann den Segelsport lange ausüben, er ist sehr komplex. | |
| | | | | Ich denke, das ist... War für mich immer ein Problem, dass der Segelsport gleichgesetzt wird mit dem „Käpt'n Iglo | 155-156 | Segeln ist ein traditioneller Sport, Unwissenheit über die Sportart Segeln | |
| | | | | Und das Image, das wir haben, haben wir leider wahrscheinlich nicht zu Unrecht, nicht? Dass es ein exklusiver Sport ist, dass es ein teurer Sport ist. | 156-157 | Segeln ist exklusiv und teuer | |

| | | | | | | | |
|--|-----------------------------|--|---|---|--------------------|---|--|
| | | | | Es ist ein sehr traditioneller Sport. Aber das Image ist einfach, entweder, das ist kein Sport, weil wir ja quasi Freizeitsportler sind, die alle da in den Sonnenuntergang segeln; oder, es ist eine komplett unverständliche Sportart. | 161-162 164-166 | traditioneller Sport romantisches Bild des Freizeitsports Segeln oder unverständliches Bild des Regattasports Segeln | Das Image des Segelsports ist ein teures, exklusives und traditionelles. Dadurch, dass der Segelsport sehr komplex ist besteht in der Gesellschaft eine gewisse Unwissenheit und Desinteresse. Die vielen Ausprägungsarten des Segelsports lassen viele Interpretationen zu. |
| | | | | Das andere Problem ist, glaube ich, auch dieses Image, das wir transportieren. Weil wir eben nicht so präsent sind, wie andere Sportarten, ist es automatisch; ähnlich, wie beim Golfclub oder wo auch immer; es ist eine Sportart, die per se exklusiv wirkt | 179-181 | Segeln ist eine exklusive Randsportart die in der Gesellschaft nicht präsent ist | |
| | | | | Ich denke, ja. Denn es ist eine körperliche Ertüchtigung, ja? Also, es ist kein Wettkampfsport. Aber es ist eine Art von körperlicher Ertüchtigung. Die Frage ist, wie weit breche ich das hinunter. | 194-196 | Freizeitsegeln ist kein Wettkampf-Sport aber dennoch eine körperliche Ertüchtigung | |
| | | | | Und ich denke, das sieht man leider auch beim Segeln, dass halt die Leute dann kistenweise den Alkohol in ihre Boote einlagern und dann drei, vier Tage am Meer irgendwo herum tuckern. Das hat sicher sehr wenig mit Sport zu tun, ist aber auch nicht das Image, das wir glauben, das der Sport vermittelt. | 198-201 | Urlaubssegeln hat nur im entferntesten Sinn etwas mit Sport zu tun. | |
| | | | | Also, einerseits hat der Segelsport meine Charakter verändert, weil es eine Outdoor-Sportart ist und weil es eine Sportart ist, wo man manchmal wirklich also an den... ans Maximum, ans Limit gehen muss | 215-217 | Segeln ist eine Outdoor-Sportart bei der man an seine Grenzen gehen muss. | |
| | | | | Es gibt vielleicht, dadurch, dass es eine sehr intensive Naturerfahrung ist, weil es ein Outdoor-Sport ist, vielleicht mehr Verständnis für Natur, deren Schutz und deren Gefahrenpotenzial | 242-244 | Segeln ist eine Outdoor-Sportart bei der man den bewussteren Umgang mit der Natur und deren Gewalten lernt. | |
| | b.) Identität im Segelsport | Identifikation mit der Sportart Segeln. Welche Identität schreiben sich Segler selbst zu? Welches Bild hat der Segler von sich selbst? | Ich denke, das Segeln meinen Charakter beeinflusst hat. Ich denke, sehr. Sehr. | Ich denke, das Segeln meinen Charakter beeinflusst hat. Ich denke, sehr. Sehr. | 215 | Segeln hat Charakter verändert | Identifikation mit der Sportart Segeln durchwegs gegeben. Die hervorragenden Leistungen einiger Segler waren wichtig für die Identitätsbildung der gesamten Seglergemeinschaft. Glaubt an positive Charakterveränderungen durch das Segeln. |
| | | | | Also, ich hatte in meinem Leben da, in meinem segelsportlichen Leben, sicher schon zwei, drei Situationen, wo ich gesagt hab, puh, das war knapp, dass da nicht wirklich etwas passiert ist. Und durch diese Grenzerfahrungen, wie auch in anderen Sportarten, wo es Grenzerfahrungen gibt, denke ich, ändert sich die Persönlichkeit auf jeden Fall. | 217-221 | Grenzerfahrung im Segeln beeinflussen Charakter | |
| | | | | Auf der anderen Seite – und das hat sicher auch damit zu tun, dass wir ein sehr traditionelles Rollenbild in unserem Sport haben – hat diese aktive Sportausübung sicher auch den Charakter so geformt, dass man mit einem viel größeren Respekt den anderen Teilnehmern, den anderen Sportausübenden, auch gegenübertritt | 221-224 | Segeln formt durch die geltenden Normen und Regeln den Charakter auf positive Weise | |
| | | | | Aber auch im Zuge einer viel größeren Hilfsbereitschaft, weil man weiß, wenn man einmal einen Bereich betritt, wo man in diesem Grenzbereich drinnen ist, dann muss man darauf vertrauen können, dass es diese gegenseitige Hilfestellung gibt. Ganz abgesehen von jeglicher Rivalität oder Konkurrenzsituation. | 225-228 | Segeln im Grenzbereich schult das gegenseitige Vertrauen | |
| | | | | Ich tue mir schwer mit so generellen Charaktereigenschaften | 233 | Tut sich schwer mit generellen Charakterzuweisung an Segler und glaubt nicht an Differenzierungsmöglichkeiten | |
| | | | | Beim Regattasegelsport würde ich sagen, ja. Es gibt Gemeinsamkeiten. Und ich denke, es wird genauso... es gibt genauso vielleicht schrulligere Menschen im Segelsport, als in einem anderen Sport, ne | 241-242 | | |
| | | | | Aber zu sagen, Segler sind bessere Menschen, schlechtere Menschen – wie auch immer – ich glaube nicht, dass man das machen kann | 245-246 | | |
| | | | | Ich denke, wichtige Ereignisse in den vergangenen Jahren waren sicher, dass mit den drei Goldmedaillen und der einen Silbermedaille der Segelsport sich selber einfach neu definiert hat, auf einen neuen Stellenwert gebracht hat, und das Selbstverständnis der erfolgreichsten Sondersportart der letzten Jahre oder Jahrzehnte sicher nicht zu Unrecht auf sich... oder mit anderen Sportarten vielleicht teilen kann | 311-315 | Der Segelsport hat sich in Österreich durch das Erreichen der Olympischen Medaillen selbst gerechtfertigt | |
| | | | | Und ich denke, das ist etwas, dass wirklich seit diesen zwei Goldmedaillen in Sydney einfach wirklich das Selbstverständnis des Segelsportes deutlich besser geworden ist. | 315-317 | Durch die erbrachten Leistungen im Segeln wächst die Identifikation der Sportler mit der Sportart | |
| | c.)Motivation im Segelsport | Analyse der Motive im Segelsport. Was treibt Segler an diese Sportart auszuüben? | Ich denke, das macht auch vieles aus, warum Leute segeln gehen. Einfach, weil es einfach für sie ein Abschalten aus der Normalität ist. | Ich glaube, dazu muss man immer unterscheiden Regattasegelsport und Nichtregattasegelsport, ja? Also, das ist Breitensport oder Freizeitsport | 251-252 | Differenzierung der Sportart notwendig auf der Suche nach Motiven | |
| | | | | Und dann mit dem Freizeitsport-, Breitensportsegment ist es deswegen eine interessante Sportart, weil man relativ leicht ein großes Erfahrungspotenzial sammeln kann. | 253-254 | Im Bereich Freizeitsegeln schnell große Erfahrungen möglich | |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|---|---|---|---------|--|--|
| | | | | Und weil es einfach ein schönes Gefühl darstellt für die meisten Leute, die segeln, wenn ihr Boot – mehr oder weniger lautlos – nur durch den Wind angetrieben da in den Sonnenuntergang segelt. Ich denke, das ist einfach ein schönes Gefühl. | 254-257 | Schönes Gesamterlebnis im Breitensport möglich. | Aufgrund der vielen Differenzierungen innerhalb der Sportart ist es notwendig in zumindest zwei Bereiche zu unterscheiden. Den Freizeit- und den Regattasegler. Das Freizeitsegeln bietet ein umfassendes Gesamterlebnis welches vor allem durch Umwelt-/Naturerfahrungen und Gruppendynamik geprägt wird. Das Regattasegeln fasziniert aufgrund seiner Komplexität und seiner Vielseitigkeit. |
| | | | | Eine zweite Sache... Ich glaube, dass Segeln normalerweise ein Mannschaftssport ist, auch vom...Wird hier auch sehen, nämlich, das ist ein Mannschaftssport. Da ist auch diese Mannschaftskomponente ein ganz, ganz wichtiger Fakt. Ein ganz wichtiges Faktum. | 257-260 | Die Mannschaft als Motivationsquelle | |
| | | | | Ich denke, das macht auch vieles aus, warum Leute segeln gehen. Einfach, weil es einfach für sie ein Abschalten aus der Normalität ist. | 260-261 | Segeln ist was abnormales bzw. etwas besonderes. | |
| | | | | Und ich glaube, es gibt genügend tausende Österreicher, die jedes Frühjahr und jeden Herbst ein Boot chartern an der Adria und dann eine Woche segeln gehen. Eine Männergruppe oder auch... manchmal auch Frauencrews. Mittlerweile ist das, Gott sei Dank, auch im Steigen | 261-264 | Gruppendynamik am Schiff ist etwas besonderes | |
| | | | | Aber wo versucht wird, quasi... wo diese kleine Gruppendynamik einfach wirklich ausgelebt wird. | 264-265 | | |
| | | | | Im Regattasegelsport, denke ich, ist es interessant, weil die Komponenten so unterschiedlich sind | 265-267 | Im Regattasport steht die Komplexität und Vielseitigkeit im Vordergrund | |
| | | | | Weil man sehr, sehr schnell und sehr, sehr flexibel geistig sich an die äußeren Umstände anpassen muss | 267-268 | | |
| | | | | Und ich denke, das ist in sehr wenigen Sportarten so, wo die Taktik nicht nur zwischen dir und deinen anderen Konkurrenten in einem Wettkampf besteht, sondern, wo also es eine dritte Komponente noch; Wind, Welle, Wasser, Strömung, ec cetera; mit hineinspielt. | 268-271 | | |
| | | | | Und das zusätzlich zu dieser... zum technischen Aspekt des Sportes, der also sicher auch für Tüftler einfach mehr Betätigungsfeld bietet, als manche andere Sportart, ist das, glaube ich, einer der Gründe, warum Leistungssegeln für viele so interessant und attraktiv ist. | 271-274 | Die technischen Komponenten des Segelsports ermöglichen es begabten Personen sich auf einem speziellen Betätigungsfeld zu profilieren. | |
| | | | | Genauso, wie das ein spezieller Aspekt des Sports ist, dass man keine strikten Alterseinteilungen mehr hat, ja? Und dass man also hier wirklich ein sehr breites Altersspektrum am Wasser findet. | 627-629 | Vielfältigkeit der Bootsklassen und sportlichen Anforderungen ermöglicht generationsübergreifende Wettkämpfe | |
| 3. Entwicklung des Segelsports | a.) Sportspezifische Entwicklungen | Beschreibung der sportartspezifischen Entwicklungen der letzten Jahre. (Bootsklassen, Technik, Materialien, etc.) | Die zweite Sache in den vergangenen 20 Jahren, die passiert ist, ist, dass der Einsatz von hochfesten Materialien ermöglicht wurde, | Die zweite Sache in den vergangenen 20 Jahren, die passiert ist, ist, dass der Einsatz von hochfesten Materialien ermöglicht wurde, | 292-293 | neue Materialien Revolutionierten in den vergangen 20 Jahren den Segelsport | |
| | | | | Also, ganz besonders der Einsatz von Kevlar und später dann auch von Carbonfaser hat den Segelsport in eine Dimension gebracht, die vor 20 Jahren undenkbar gewesen wäre. | 294-296 | | |
| | | | | Und damit sind auch Leistungen möglich geworden für Boote, die damals vor 20 Jahren, 25 Jahren, undenkbar gewesen wären. Und ich glaube, diese beiden Faktoren miteinander haben den Segelsport einfach total professionalisiert. | 269-298 | technische Evolution führt zu Professionalisierung | |
| | | | | Also, ich denke, was sich jetzt im Wasser-Luft-Bereich am meisten getan hat... Oder, der größte Hype ist sicher das mit dem Kiteboarding, ja? Der auch vom Weltsegelverband als Sportart anerkannt ist. | 386-388 | Kiteboarding, was zum Segelsport gezählt wird, ist momentan ein Hype | |
| | | | | Die Frage ist, im normalen, traditionellen Segelsport haben wir seit Jahren einen sogenannten Hype mit dem Match Race, also, wo zwei Boote gegeneinander segeln. | 390-392 | Hype im Matchrace vorhanden | |
| | | | | In Österreich ist das Matchracing langsam im Entstehen, ja? Es ist langsam im Entstehen. Und wir werden sehen, wie sich das Ganze entwickelt. Wir hatten in diesem Jahr die Europameisterschaft am Bodensee. Match Race ist dann interessant, wenn es sehr nah am Ufer gemacht werden kann. | 396-399 | in Österreich ist Matchracing erst langsam im Entstehen | |
| | | | | Von den sonstigen Rennmodi oder... Wie gesagt, das geht ein bisschen in diese Eventsache hinein. Ich denke, das ist für den Segelsport sehr, sehr wichtig, damit er sich behaupten kann im... Mit Ausnahme des reinen Top-Segments, des reinen Spitzensport-Segments, ist es wichtig, dass das Angebot einfach ein umfassendes Angebot ist. | 399-403 | Im Breitensport geht die Tendenz in Richtung Events, im Spitzensport ist ein umfassendes Angebot wichtig | |
| | | | | Also, in den letzten 15 Jahren hat sich ein kompletter technischer Wechsel vollzogen, der also von langsamen – jetzt reden wir vom Regattasegelsport – vom langsamen Regattasegelsport hin zu einem sehr schnellen Regattasport entwickelt hat. | 583-585 | Wechsel von langsamen zu schnellen Regattasport | |

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|---|---------|--|---|
| | | | | Also, die Bootsklassen, die jetzt auf den Markt gekommen sind und die also jetzt sehr populär sind, die sind unvergleichlich schneller geworden, als Boote vor – in der gleichen Größenordnung – als vor einigen Jahren. | 585-588 | Boote bleiben gleich groß, werden aber schneller | Sportspezifische Entwicklungen in den vergangenen 20 Jahren waren vor allem: 1. neue Materialien 2. neue Technologien 3. Kiteboarding 4. Matchracing 5. Events 6. der gesamte Sport wird schneller 7. problematische Themenbereiche (z.b. Medienwirksamkeit, Zuschauerfreundlichkeit und Verständlichkeit) werden verbessert. |
| | | | | Der 49er ist das klassische Beispiel. Also, eine Jolle dieser Größenordnung ist nur halb so schnell wie dieses Boot. Dazu gab es also jetzt die Einführung von dem asymmetrischen Gennaker, et cetera. Also, das hat vieles gebracht. Auch die Bootstypen, die Bootskonfiguration ist deutlich besser geworden oder moderner geworden. Und das zieht sich durch alle Boote durch | 588-592 | Neu gebaute Bootstypen verwenden neue Technologien und werden damit schneller | |
| | | | | Von den Rennmodi – man hat sich hier im Regattasegelsport deutlich gewandelt. Vor 20 Jahren waren die Wettfahrten bei einer Europameisterschaft, 1993 in Breitenbronn... die 470er-Europameisterschaft hat die Wettfahrt zwei Stunden gedauert, und man ist eine Wettfahrt am Tag gesegelt. Heutzutage dauern die Wettfahrten teilweise 60 Minuten, teilweise 30 Minuten; abhängig von der Bootsklasse, und man segelt zwischen zwei und vier Wettfahrten. Also, es ist viel kompakter geworden. | 589-595 | Wettkampfstrecke wird tendentiell verkürzt | |
| | | | | Der Segelsport ist auch viel näher ans Ufer gekommen. Man hat jetzt also seit den letzten Olympischen Spielen das Medalrace eingeführt, quasi ein Abschluss der Veranstaltung. Es ist noch vieles zu machen, ja? Die Frage ist – und das sind die gängigen Diskussionen – ob man nicht im Endeffekt beim Segelsport in eine ähnliche Situation kommen sollte, wie in der Leichtathletik, wo halt einfach die 100 Meter in diesen 9,7 Sekunden entschieden werden, und nicht zählt, was davor war in der Qualifikation. Und wir schleppen also ja unsere Ergebnisse mit vom ersten Wettfahrtstag bis zum Letzten. Was teilweise auch im Ideal sehr schwierig ist dann. Es ist ein unglaublicher Ballast, den Sportler da mitschleppen müssen an Ergebnissen. Wenn sie mal schlecht gefahren sind, dann haben wir das Streichergebnis, das heutzutage für mich nicht mehr verständlich ist. Das hat man in der Formel 1, glaube ich, vor 20 Jahren abgeschafft. Und hier ist sicher vieles zu tun, ja? Das ist im Leistungssegelsport sicher die Richtung, in die es generell geht, ja? | 595-606 | Bessere Medienwirksamkeit, vermehrte Vermarktungsmöglichkeiten, leichtere Verständlichkeit und größere Zuschauerfreundlichkeit wird angestrebt | |
| | | | | Und auf der anderen Seite ist halt im Freizeit- und im Breitensegelsport ist, dass man neue Ideen geschaffen hat. Ja? Dass man wirklich Regatten schafft, die für den Ottonormalverbraucher geschaffen sind oder auf den Tisch gebracht werden, wo man allerdings auch seine eigenen kleinen Grenzerfahrungen hat, ja? Wo man also wirklich jetzt Regatten hat durchs Mittelmeer, über den Atlantik, wo man versucht, längere Strecken zu segeln. Und man sagt, das ist für... Man hat eine Herausforderung dabei, ja? Also, es bietet mehr, als nur einfach auf das Boot zu steigen und zu segeln. | 606-613 | neue Ideen im Breitensportsektor | |
| | b.) Entwicklungen im Umfeld des Segelsports | Beschreibung der Institutionellen Entwicklungen der letzten Jahre. (Institutionen, Organisation, Werte, Normen) | Es sind die Regattafelder kleiner geworden, und so weiter. Also, es hat sich mehr Spitze formiert. Und es im Endeffekt die Breite deutlich schmaler geworden | Das waren zwei Ereignisse, die prägend waren für den Segelsport. Das Eine war, 1983 ist der „America's Cup“ das erste Mal von einem nichtamerikanischen Team gewonnen worden nach hundert... ich glaube, 156 Jahren, 151 Jahren; was auch immer. Und damit hat diese so genannte älteste Sportrophäe der Welt einen unglaublichen Professionalisierungsschub erfahren | 280-285 | Durch das ermöglichen der Teilnahme von mehreren Teams am Americas Cup entstand ein Wetttrüsten und damit ein Professionalisierungsschub. | |
| | | | | Und seit 1983 oder der ersten Herausforderung dann, 1987, hat sich einfach... ist ein Quantensprung entstanden. Es sind Syndikate aufgetreten, sodass beim letzten „America's Cup“, das war gewissen Berechnungen zur Folge; man weiß ja nie, wo diese Berechnungen herkommen; war das im Jahr 2007 die dritte erfolgreichste Sportveranstaltung der Welt, ja? Noch vor der Formel 1. Also, von dem Geld, das umgesetzt wird, von den Budgets, die hier investiert werden. Also, da hat es einen unglaublichen Boost gegeben. | 285-291 | | |
| | | | | Und der ist sicher entstanden dadurch, dass mit diesem „America's Cup“ ein Vehikel da war, das also hier in eine Richtung zu laufen begonnen hat | 291-292 | | Durch den Americas Cup hat der Segelsport ein Zugpferd bekommen. |
| | | | | Und ich glaube, diese beiden Faktoren miteinander haben den Segelsport einfach total professionalisiert. | 297-298 | | Professionalisierung |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|---------|--|--|
| | | | | Das heißt, wir arbeiten jetzt krampfhaft daran, auf nationalem Niveau, wie auch auf internationalem Niveau, dass wir hier einfach einen Schritt schaffen, dass das Schritt für Schritt besser wird. Und dass die Segler, die also jetzt im olympischen Bereich 300 Tage im Jahr am Wasser sind und 300 Tage am Jahr von einem professionellen Trainer oder von mehreren betreut werden, dass die eine Betreuung während des Wettkampfes durch die Offiziellen erfahren. | 132-137 | Man versucht offizielle Regattahelfer und -leiter auf ein ähnliches Niveau wie die Sportler zu bringen | |
| | | | | Und wenn wir heute sehen, wer heute am Segelsport ein Interesse hat, dann sind das heutzutage erfolgreiche Firmenbosse, Leute, die einfach ein Businessmotto hinter ihrem ganzen Leben haben, ja? Während es vor 20, 25 Jahren Leute waren, die einfach von Haus aus reich waren, ja? Und genauso hat sich der Segelsport gewandelt. Oder mit denen. | | Motiv- und Wertewandel durch Technologisierung | |
| | | | | Oder er ist für diese Leader einfach auch interessant geworden, weil er einfach auch eine technische Sportart, eine, die wirklich am Zahn der Zeit ist, geworden ist. Durch den Einsatz oder diese Einsatzmöglichkeit dieser modernen Materialien. | | | |
| | | | | Ich denke auch, dass es im österreichischen Segelsport es die verschiedensten Richtungen gegeben hat, und dass in den vergangenen 15, 20 Jahren immer wieder Leute auf die Bühne gekommen sind, die es am Anfang, vor 20 Jahren, sicher das eine oder andere Mal ganz schön stümperhaft versucht haben, dass wir heutzutage allerdings in einer Bandbreite auch in Österreich vertreten sind, die absolut für ein Binnenland mehr als ansprechend ist | 317-322 | Professionalisierung | |
| | | | | Wir haben im internationalen oder wir haben im olympischen Sportsegment einfach ein sehr gutes Nationalteam, ein sehr gut aufgestelltes Nationalteam. Wir haben im Nachwuchsbereich gute Nachwuchssportler. Wir haben im Hochseebereich ein Regattateam oder mehrere Regattateams, die versuchen, seriös hier zu arbeiten. Und ich glaube, das herunter gebrochen, können wir sagen, ja, es hat sich eine Professionalisierung eingestellt. | 326-330 | Professionalisierung | |
| | | | | Der Nachteil ist, dass von vor 20 Jahren, vielleicht von vor 25 Jahren, dass seit damals im Gegenzug oder gegen vielleicht zu dieser Entwicklung ist einfach die Regattatätigkeit zurückgegangen. | 331-333 | Professionalisierung wirkt sich negativ auf Teilnehmerzahlen bei Regatten aus. | |
| | | | | Es sind die Regattafelder kleiner geworden, und so weiter. Also, es hat sich mehr Spitze formiert. Und es im Endeffekt die Breite deutlich schmaler geworden | 333-334 | Die Gruppe der Spitzenathleten ist größer geworden, aber die Gruppe der Breitensportler kleiner. | |
| | | | | Und es gibt immer wieder Versuche, hier etwas im Bereich der Breite zu machen. Aber die Breite, die es vor 20, 30 Jahren gegeben hat, dass bei einer Kreuzerregatta im Neusiedlersee, dass da, weiß ich nicht, 80, 90 Schiffe waren, und das nahezu jedes Wochenende, das ist verlorengegangen. | 335-338 | Man versucht den Breitensport zu fördern. | |
| | | | | Das gibt's heute vielleicht einmal am Neusiedlersee und das gibt es einmal am Attersee pro Jahr. Aber nicht mehr als den Regelfall. Und das ist sicher die gegenläufige Entwicklung dazu. | 338-340 | Verlust der Breitensportler als Reaktion auf Professionalisierungsschub | |
| | | | | Im Regattasport zeichnet sich der Trend einerseits dahin ab, dass man ähnlich wie im sonstigen Leben, dass man viel mehr Leistung haben möchte zu kürzeren Perioden. Also, wir sprechen jetzt von Event-Regatten | 359-361 | | |
| | | | | Also, man fährt irgendwo hin, da bekommt man ein Wochenende, wird man hinten und vorne bedient – und das ist es, ja? | 361-363 | | |
| | | | | Oder auch vom Meer, diese... Es gibt jede Menge Regatten am Meer, 20 verschiedene Regatten von österreichischen Veranstaltungen finden jedes Jahr in der Adria statt. Und da wird geboten, ja? Das ist die eine Sache, nicht? Und hier wird Qualität erwartet und Qualität erwünscht, und die wird auch geliefert. | 363-366 | Zielgruppenorientierte Events gewinnen an Bedeutung. | |
| | | | | Genauso, wie es ein umfassendes Angebot im Bereich des Marathonsports gibt. Es gibt kaum jemanden mehr einen Marathon laufen, nur, dass er an die Startlinie kommt und dann seine 42 Kilometer abläuft, sondern, es geht einfach darum, dass hier... wie man vorher betreut wird, während der Veranstaltung, und nachbetreut wird, et cetera. Und in die gleiche Richtung stößt auch der Segelsport. | 403-407 | | |
| | | | | Auf der anderen Seite denke ich, im Freizeitsport geht die Entwicklung sicher da hin, dass die Qualität der Boote wichtiger wird, dass die Qualität der Ausrüstung wichtiger wird, dass das Segeln an sich... ja, vielleicht weniger wichtig wird. | 366-369 | Umfeld und Ausrüstung gewinnen im Freizeitsport | |

Entwicklungen im Umfeld des Segelsports in den vergangenen 20 Jahren waren vor allem: 1. Professionalisierung mit allen Vor- und Nachteilen 2. Motiv- und Wertewandel 3. Zielgruppenorientierte Events 4. Anpassung der Strukturen 5. Unterhaltungsindustrie wird eingebunden

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|---|---------|---|--|
| | | | | Aber dass das Umfeld wichtiger wird. Und das sieht man sowohl im Binnenbereich, dass die Schiffe, die halt... die es jetzt am Attersee gibt, die dort nee gekauft werden oder am Neusiedlersee, dass diese Schiffe besser ausgestattet sind. | 369-371 | in Bedeutung, Segeln als Sport verliert an Bedeutung. | |
| | | | | Und im Charterbereich, dass die Charterdestinationen interessanter werden oder exklusiver werden. Und man begnügt sich nicht mehr damit, dass man an der nördlichen Adria einen Charterurlaub verbringt, sondern eine Charter in der Südsee oder an den Kapverden, oder wo auch immer; oder Malediven. | 371-375 | exklusivere Charterdestinationen | |
| | | | | Also, ich denke, das sind die Entwicklungen, die man sicher unter dem Schirm sehen kann, es geht in eine professionellere Richtung, ja? Wie man das auch immer werten möchte. | 375-377 | Professionalisierung hat Vor- und Nachteile | |
| | | | | Also, die internationale Organisation, genauso, wie die nationale Organisation, ist einfach deutlich größer geworden, ja? Also, vor 30 Jahren bestand das Sekretariat des Segelverbandes aus einer Generalsekretärin und einer Sekretärin dazu. Und heute sind im Umfeld des Segelverbandes 12, 15 Leute beschäftigt. | 413-416 | nationale und internationale Strukturen sind mitgewachsen um Erwartungshaltung der Segler gerecht zu werden | |
| | | | | Das Gleiche im Weltsegelverband, wo man also hier versucht, auch aus einem quasi Sekretariat mit Minidimensionen... ist man jetzt auf 20. Und es wird wahrscheinlich noch größer werden, ja? | 416-418 | | |
| | | | | Und diese Strukturen gehen selbstverständlich in den Bereich der verbesserten Serviceleistung, aber auch in... um die Erwartungshaltungen der Sportler, Breitensportler genauso wie Leistungssportler, besser zu unterstützen und besser zu erfüllen. | 419-421 | | |
| | | | | Und was diese Sachen interessant machen, ist auch, dass es hier zum ersten Mal möglich ist, den Segelsport einer breiteren Öffentlichkeit zu präsentieren, über den Umweg der Internet Games. Also, wo es im Endeffekt zu einer Segelsportveranstaltung ein Spiel, ein interaktives Spiel, am Computer gibt, wo also dann Millionen Leute mitspielen. Und das ist das... das ist eine Entwicklung, glaube ich, die für den Segelsport generell eine interessante, neue Türe öffnet. | 630-635 | Segelsport nützt Unterhaltungsindustrie um seine eigene Popularität zu fördern | |
| 4. Konflikte/Probleme im Österreichischen Segelsport | a.) Konflikte/Probleme im Umfeld des Österreichischen Segelsports | Beschreibung der strukturellen, organisatorischen sowie sozialen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | unsere Schiedsrichter, unsere Wettfahrtsleiter, stehen teilweise auf einem... sind auf einem Stand stehengeblieben von vor 20 Jahren | Im Alltag ist das größte... Es ist kein Problem. Aber die größte Herausforderung, vor der der OeSV steht – und davor steht der gesamte Segelsport – dass wir eine unglaubliche Professionalisierung im Bereich der Sportler haben, im Bereich der Betreuung haben, im Bereich des Materials haben. Und wir haben keine vergleichbare Entwicklung im Bereich der Offiziellen; also, unsere Schiedsrichter, unsere Wettfahrtsleiter | 127-131 | Professionalisierung in fast allen Bereichen des Segelsports, doch der Bereich der Organisation stagniert | |
| | | | | unsere Schiedsrichter, unsere Wettfahrtsleiter, stehen teilweise auf einem... sind auf einem Stand stehengeblieben von vor 20 Jahren. | 131-132 | | |
| | | | | Hier haben wir das Problem, dass der Segelsport vor allem durch große Clubs organisiert ist. | 139-140 | Voluntärsdasein in großen Clubs hochgeschrieben, deshalb schwer zu knacken | |
| | | | | Und in diesen Clubs ist das Voluntärsdasein noch immer ein sehr, sehr hochgehaltenes Nimbus, der sehr schwer zu knacken ist | 140-141 | | |
| | | | | Es gibt viele Wettfahrtsleiter und Schiedsrichter, die stolz drauf sind, dass sie Amateure sind. | 141-142 | Segler kennen sich besser mit Regeln und Wettkampfprozedere aus als Organisations- bzw. Schiedsrichterteam | |
| | | | | Nur, das... damit bewegt sich der Segelsport in ein Spannungsfeld hinein, wo einfach dann die Segler und die Sportler scheitern – trotz bester Vorbereitung – an komplett unverständlichen Entscheidungen von Schiedsrichtern, von Wettfahrtsleitungen, die für den Segler nicht nachvollziehbar sind. | 142-146 | | |
| | | | | Denn der Segler macht das 300 Jahre am... 300 Tage im Jahr, während der Wettfahrtsleiter das vielleicht 14 Tage im Jahr macht. Und hier sind wir in einem großen Spannungsfeld, wo wir unbedingt etwas tun müssen. | 147-150 | | |
| | | | | Wir haben auch das Problem, mit dem Segelsport hinauszugehen. Also, dass wir wirklich versuchen, die Leute zu fangen. Einfach dadurch schon, dass unsere Stadien inexistenz sind. | 158-160 | Segelsport ist Zuschauer- und Medientechnisch schlecht aufzubereiten | |
| | | | | Unser Sport findet einfach abseits des Publikums statt, das ist auch ein sehr schwieriger Sport für das Fernsehen, für die Medien. | 160-161 | | |
| | | | | Seit 1900 ist Segeln im olympischen Programm. Also, es ist... Und die Strukturen sind sehr ähnlich geblieben. Also, es hat sich sehr wenig geändert, trotz dem es immer wieder Versuche gab. | 162-164 | Strukturen sind veraltet | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|---------|---|---|
| | | | Aber das Image ist einfach, entweder, das ist kein Sport, weil wir ja quasi Freizeitsportler sind, die alle da in den Sonnenuntergang segeln; oder, es ist eine komplett unverständliche Sportart. Und das ist, glaube ich, das Image, an dem wir momentan nagen. | 166-167 | belächeltes Image von Freizeitsportlern, Image einer unverständlichen Sportart im Regattasegeln, Wirkungskreis Medienaufmerksamkeit - Sponsoring - Nachwuchs funktioniert nicht | Institutionelle Probleme mit denen der Segelsport vorrangig konfrontiert wird sind: 1. Professionalisierung in fast allen Bereichen, Bereich der Organisation stagniert/ist veraltet 2. Image 3. Sport ist medientechnisch schlecht zu verwerthen 4. Einstiegshürde ist sehr hoch 5. Durch die unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Differenzierungsarten ist es für den Fachverband schwer alle Interessensgruppen angemessen zu vertreten 6. Wenig Unterstützung von den Dachverbänden |
| | | | Womit auch die Sportler Probleme haben, weil sie sehr schwierig Sponsoren finden, und womit auch der Segelsport an sich das Problem hat, weil er zu wenig Nachwuchs und zu wenig Echo in den Medien – oder wo auch immer – findet. | 167-168 | | |
| | | | Das hat – ganz besonders in dem Land – damit zu tun, dass unser Segelsport in Clubs strukturiert ist, die sehr viel Wert auf Exklusivität legen. Es gibt kaum einen Verein, in dem es jetzt nicht eine hohe Mauer oder einen Zaun um das Clubgelände gibt. Und man also nur in Begleitung eines Clubmitgliedes einen Club betreten darf, et cetera. Das ist sicher ein Problem. | 175-179 | Clubs bzw. deren Mitglieder forcieren das elitäre Image | |
| | | | Das andere Problem ist, glaube ich, auch dieses Image, das wir transportieren. Weil wir eben nicht so präsent sind, wie andere Sportarten, ist es automatisch; ähnlich, wie beim Golfclub oder wo auch immer; es ist eine Sportart, die per se exklusiv wirkt. | 179-181 | | |
| | | | Ja, weil der Fachverband für seine Mitglieder, sprich, für seine Verbände, äh, für seine Vereine da ist. Und selbstverständlich kann man da mehr machen, aber es sind immer gewisse budgetäre Rahmenbedingungen gesetzt. Und man kann sicher das eine oder andere Projekt anreißen, und das wäre sicher im Interesse der Vereine. Die Frage ist: Wie erreicht man all jene, die nicht strukturiert sind da drinnen? Ja? Da ist die Schwierigkeit, dass wir in anderen Sportarten hier die Dachverbände haben, die diesen Bereich bedienen, ja? Und die Leute, die nicht im Leichtathletik-Verband organisiert sind, die kriegen quasi über einen Union-Aktionstag oder Asvö-Tag oder Asko-Tag – oder was auch immer – kriegen sie halt dann irgendeine Art von Betreuung. Und das ist ja die Schwierigkeit, dass das im Segelsport sehr, sehr schwierig umzusetzen ist, weil einfach die Einstiegshürde sehr hoch ist. Und die Einstiegshürde heißt, ich muss quasi mein Sportgerät besitzen. Und das Sportgerät kostet... ist mit gewissen Kosten verbunden. Das ist die Anschaffung, aber genauso die Erhaltung, die Pflege, der Liegeplatz, das Winterlager – et cetera | 426-439 | Dachverbände die in anderen Sportarten viel Service anbieten können sind im Segelsport limitiert. Einstiegshürde in den Segelsport sehr hoch. | |
| | | | Das Problem, das wir im Segelsport haben. Und dieses Problem gibt es in vielen verschiedenen Sportarten. Das ist dort, wo eine Sportart in mehrere größere Segmente aufgeteilt wird. Und wir haben das Problem, dass die Interessen des Binnensegelns nicht deckungsgleich sind mit den Interessen des Hochseesegelns oder den des Segelns am Meer. | 448-452 | Durch die verschiedenen Differenzierungen innerhalb der Sportart ist es schwierig alle Interessensgruppen angemessen zu vertreten. | |
| | | | Und – wie gesagt – der OeSV ist, wie die meisten Verbände, ein Zusammenschluss seiner Vereine. Und der Großteil der Vereine und der Großteil des Tätigungsfeldes der Vereine ist der Binnensegelsport. Das heißt, der Hochseesport war wohl oder übel immer ein Stiefkind, ne? Weil es auch deutlich schwieriger ist, diese Hochseevereine zu betreuen. | 452-456 | Binnensegelclubs machen den überwiegenden Teil der ÖSV Mitglieder aus. | |
| | | | Die Binnenvereine haben es im Endeffekt leicht. Die haben eine Infrastruktur, die mehr oder weniger vorgegeben ist. Und was brauche ich? Ich brauche ein Wasser, ich brauche einen Steg, ich brauche vielleicht eine Slipanlage oder einen Kran. Und dann eine Hütte, wo ich dann drinnen sitzen kann und meinen Club habe, ja? | 456-459 | | |
| | | | Und dieses in der Ausformung von 20 Mitgliedern oder 25 – ich glaube, das ist das Mindestmitglied, die ich machen muss – 25 Mitglieder zu 1.500 Mitglieder im Unionyachtclub Attersee; dazwischen spielt es sich ab. Und der eine Club hat mehr Stege und der andere Club hat weniger Stege. Und der Eine hat ein großes Clubhaus und der Andere hat ein kleines Clubhaus. Das ist allerdings nicht deckungsgleich mit der Struktur eines Hochseevereins. | 460-465 | Binnensegelclubs und Hochseesegelclubs haben andere Voraussetzungen und Anforderungen an den Fachverband. | |
| | | | Denn die Mitglieder des Hochseevereins, die üben ihren Sport nicht dort aus, wo der Club ist, ja? Und diese Clubs bieten mehr ein Netzwerk, wo ihre Mitglieder Informationen beziehen sollen oder können, wo sie einen Erfahrungsaustausch machen können, et cetera. | 465-468 | | |

| | | | | | | | |
|--|-------------------------|--|--|---|---------|---|--|
| | | | | Und ich glaube, dass dieses Ungleichgewicht dem Anspruch, von dem, was ich jetzt als Segler haben möchte, dass das dazu geführt hat, dass es einerseits da Probleme zwischen den agierenden Personen in der Vergangenheit – oder wie auch immer – dazu geführt hat, dass irgendwann einmal die Situation gekommen ist, wo man gesagt hat, die eine Gruppe kann mit der Anderen nicht mehr, oder möchte mit der Anderen nicht mehr, oder wie auch immer. | 468-473 | Die unterschiedlichen Bedürfnisse konnten vom Fachverband nicht ausreichend erfüllt werden. | |
| | | | | Im Moment ist es so, dass es einen großen österreichischen Segelverband gibt. Es gibt dazu noch einen Hochseesportverband, der sich zumindest jetzt einmal als Interessensvertretung dieser Vereine sieht. Die meisten Vereine in diesem Hochseesportverband sind weiterhin Mitglied im Segelverband. Ich denke, und das ist meine Hoffnung, weil wir alle an einem Strang ziehen sollten für den Segelsport, dass wir am Ende des Tages wieder im gleichen Boot sitzen; vielleicht mit einer anderen Struktur. | 473-478 | Deshalb Abspaltung der Hochseevereine und Bildung eines Hochseeverbands. | |
| | | | | Andere Nationen haben ähnliche Probleme. Die Deutschen haben genauso... haben ähnliche Probleme, wie die Schweizer. Und man hat halt dort auch ein Becken geschaffen, ein Sammelbecken geschaffen, wo man eben bessere Leistungen für diese Hochseesegler anbieten kann, die einfach eine andere Struktur benötigen der Betreuung, als die normalen Vereine. | 478-483 | Andere Nationen haben das Problem erkannt und darauf reagiert. | |
| | | | | Im OeSV war seit Jahren ein Gremium vorgesehen, in dem diese Vereine ihr Sprachrohr hätten haben sollen, ja? Und offensichtlich ist dieses Sprachrohr entweder nicht genutzt worden, oder das Sprachrohr hat was anderes gesagt oder verlauten lassen, als die Vereine wollten. | 489-492 | In Österreich ist dieser Versuch fehlgeschlagen. | |
| | | | | Und es gab einen Seefahrtsausschuss, in dem diese Vereine vertreten wären. Die hatten einen... der Segelverband hat einen Seefahrtreferenten, der im Endeffekt das Sprachrohr dieser Gruppe sein sollte, um auch innerhalb des OeSV-Präsidiums diese Punkte sichtbar zu machen. Das hat anscheinend in der Vergangenheit nicht optimal hingehauen oder vielleicht gar nicht hingehauen. Und es sind also hier die Emotionen immer höher und höher gegangen, und ich denke, es kam zu einem Bruch. | 492-498 | | |
| | | | | Und man wird sehen, wie sich diese Sache in der Zukunft entwickelt. Aber ich denke, die Schwierigkeit ist weniger oder war vielleicht nicht so sehr, wie hätte man sich besser darauf vorbereiten können, sondern die Frage, die man sich rückblickend stellen muss, ist, was hätte man... wie hätten die beiden agierenden Gruppen das frühzeitig abfangen können, ja? | 498-502 | Es gibt immer die Möglichkeit eine Lösung für das Problem zu finden. | |
| | | | | Also, ich sage... ich stehe da sehr neutral in dieser ganzen Sache, weil ich nicht involviert war, im Endeffekt. Und weil ich also mit beiden Seiten für mich immer eine gute Gesprächsbasis hatte und noch immer habe. Und mir es nicht... Aber ich glaube, die Schwierigkeit war... Oder die Frage, die man sich jetzt stellen muss, auch, wenn es müßig ist; weil es vertan ist, ja; wäre eigentlich: Was hätte man vor einem Jahr, vor zwei Jahren, vor zehn Jahren tun müssen, nämlich beide Gruppen, damit es zu einer integrativen Lösung kommt? Die es vielleicht immer geben kann! Also, das ist ja keine... | 502-509 | | |
| | | | | Spektakulär, denke ich, ist Segeln nur dann, wenn man komplett was anderes macht. Wenn man sagt, okay, das ist... man geht neben eine Mole und fährt dort mit zwei Jollen auf Vorwind, und zwei Punkten, ohne irgendeine sonstige Regel, und macht das mit Pumpen – oder was auch immer. Das ist vielleicht spektakulär. Wenn es spritzt. Und wenn es dann Action gibt und die Boote knapp beieinander sind. | 668-672 | Segeln ist kein spektakulärer Sport | |
| | | | | Vielleicht müssen wir den Segelsport in eine Richtung bringen, wo halt Boardercross heutzutage ist. Das ist die Action, die man angreifen kann, nicht? Aber wir sind halt mit dem „America's Cup“ dort, wo halt die Skispringer mit dem Skifliegen sind, ne? Das ist was Tolles. Und man sieht das. Und man... Aber die Frage ist, ob das diesen Hype erzeugen kann, dass die Leute sagen, ja, das möchte ich machen. Ne? | 672-677 | Segeln ist kurzfristig toll zu anschauen, motiviert aber nicht zum nachahmen. | |
| | b.) Technische Probleme | Beschreibung der technischen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | Das eine Problem ist sicher einmal... Das liegt im Segelsport... das ist ein sehr technischer Sport, der sehr kostenintensiv sein kann | Das eine Problem ist sicher einmal... Das liegt im Segelsport... das ist ein sehr technischer Sport, der sehr kostenintensiv sein kann | 105-106 | Segeln ist teilweise ein sehr technischer Sport der dadurch kostenintensive sein kann. | |

| | | | | | | | |
|---------------------------------------|--|--|--|--|---------|---|---|
| | | | | Also, sicher eines der großen Probleme ist, dass Boote oder Bootsklassen – und somit auch deren Eigner, deren Besitzer – zu einem gewissen Zeitpunkt an einen Punkt gelangen, wo sie entscheiden müssen, investiere ich jetzt noch eine größere Summe X, oder ich verliere die Wettbewerbsfähigkeit meines Bootes, oder wechsle ich die Bootsart oder hoffentlich nicht die Sportart, oder wechsele ich die Bootsklasse. | 106-111 | ältere Boote verlieren an Wettbewerbsfähigkeit, außer man investiert viel Zeit und Geld | Technische Probleme mit denen der Segelsport konfrontiert wird sind: 1. Kostenintensiv 2. Wettbewerbsfähigkeit von älteren Booten |
| | | | | Und ich denke, das ist für den Segelsport ein ganz großes Problem, weil es eine dermaßen technische Sportart ist, dass wir sehr viele Boote haben, die zur Verfügung stehen, aber nurmehr ein kleiner Prozentsatz ist ein Prozentsatz, der wettbewerbsfähig ist. | 111-114 | | |
| | | | | Und auf der anderen Seite haben wir wiederum das Problem, dass jene, all jene, die nicht mehr wettbewerbsfähige Boote haben, dass es darunter wieder einen größeren Prozentsatz an Leuten gibt, die nichtsdestotrotz versuchen, wettbewerbsmäßig mitzuhalten, oder von gewissen Einsägern, selbsternannten Experten wird denen versucht, einzureden, dass es möglich ist. | 114-118 | | |
| | | | | Und jetzt kommt es halt relativ bald zu einem Frustrationsbereich. Und das sieht man ganz besonders in dem, sage ich jetzt einmal, gehobenen Breitensportsegment; Cruiser/Racer-Segment; wo man dann sieht, wie Leute dann gedrängt werden, dass sie Investitionen tätigen, die im Endeffekt nicht zielführend sind, weil das Material nicht mehr entsprechend ist. | 118-122 | | |
| 5. Ausdifferenzierung des Segelsports | | Beschreibung welche Möglichkeiten oder Arten es gibt den Segelsport auszuüben. | Ich denke, was ausgefallen ist, ist, dass gerade im Segelsport das Oldtimer-Segeln einen sehr aktiven Stellenwert hat, ja? | Ich denke, was ausgefallen ist, ist, dass gerade im Segelsport das Oldtimer-Segeln einen sehr aktiven Stellenwert hat, ja? | 617-618 | Oldtimer - Segeln | Genannte Ausdifferenzierungen: 1. Oldtimer Segeln 2. Einhandregatten |
| | | | | Spezielle Arten oder... Ist sicher im professionellen Bereich, dass wir... oder dass du Regatten findest, die wirklich extrem über den Grenzbereich gehen, ja? Also, ob das jetzt „Einhand um die Welt segeln“ ist, „Vendee Globe“ oder „Volvo Ocean Race“, wo also hier auch im absoluten Grenzbereich gearbeitet wird. | 626-630 | Einhand Regatten um die Welt | |

Interviewpartner 2

| Kategorie | Unterkategorie | Definition | Ankerbeispiele | Interviewte Paraphrasen | Fundstellen (Zeile) | Generalisierung | Reduktion |
|---------------------------|---|---|---|--|---------------------|---|--|
| 1. Seglerischer Werdegang | a.) Sportlicher Werdegang | Historie der Segelsportvergangenheit und derzeitige sportliche Projekte | Hab dann die Kurse gemacht, in kürzester Zeit die Meilen... und den Schein. Und seitdem skippere ich heute meistens in Kroatien und im Mittelmeerbereich. | Vor circa zehn Jahren, nach langem Drängen meiner Frau, bei einem Freund mitzufahren, der in Griechenland eine zuerst vier, fünf, sechs hat. Oder drei, vier, fünf? Nee, ich glaube... So etwas mit Backstagen kam erst einmal dran. | 4-6 | durch Urlaubssegeln zum Segelsport gekommen | Quereinsteiger im Segelsport, der aufgrund seiner Faszination für Langstreckenregatten sein eigene Regatta "erfunden" hat. Erst um sich seglerisch zu verbessern in Jollenklasse eingestiegen. |
| | | | | Und... ja, das... da das Ganze ein bisschen eine sportliche Sache war und auch eine sehr technische, und ich aus der Technik komme, hat mich das halt sehr fasziniert. Und ich hab es schade gefunden, dass ich nicht schon früher angefangen habe. | 6-9 | fasziniert von Segeltechnik | |
| | | | | Hab dann die Kurse gemacht, in kürzester Zeit die Meilen... und den Schein. Und seitdem skippere ich heute meistens in Kroatien und im Mittelmeerbereich. | 9-10 | Ausbildung als Skipper absolviert | |
| | | | | Und dann war es eigentlich auch, relativ am Anfang, bin ich eingeladen worden zu einer Regatta, zum 400-Meilen-Race, quer durch die Ägäis. Tolle Geschichte; eben mit Nachtfahrt und allem Drum und Dran, mit Spi. Und das war ganz ein tolles Erlebnis. Und so bin ich eigentlich dann zu diesen Langstreckenregatten gekommen. | 10-14 | Regattasegeln über Langstreckenregatten kennengelernt | |
| | | | | Langstrecke klingt jetzt... halt aber nicht Dreieckskurse. Und wie dann „Blu Balu“ dieses oder wie es der Christian Kargl erfunden hat, das Murter-Dubrovnik Race, 2005, bin dann mit einer... mit Anfängern da einfach mitgefahren. Und seitdem mache ich das halt, weil es Spaß macht. | 14-17 | | |
| | | | | Und... ja. Später irgendwann, vor drei Jahren, bin ich dann zum Jollensegeln gekommen, auf der alten Donau, um halt die Feinheiten des Segelns da irgendwie zu lernen, die man im großen Schiff halt nicht ganz so gut lernt. Ja, das ist alles. | 17-20 | Um im Bigboat-Bereich besser zu werden in Jollen Klassen trainiert | |
| | | | | Mein seglerisches Ziel ist, nächstes Jahr das RPC zu gewinnen. | 25 | Seglerische Ziel ist es die Regatta Round Palagruza Cannonball zu gewinnen | |
| | | | | Laufende Projekte. Dieses jährliche Round Palagruza Cannonball. Und das Engagement in der Soling-Klasse mit den Gebrüdern Kahls. Das halt auch sehr viel Spaß macht. | 29-31 | Momentan Veranstalter der Regatta "Round Palagruza Cannonball" und aktiver Soling-Segler | |
| | b.) Beruflicher/ Institutioneller Werdegang | Historie der beruflichen Vergangenheit sowie der institutionellen Vergangenheit | Ich bin halt quasi als Obmann meines Vereins bin ich halt Mitbegründer des Hochseeverbands. | Ich hab nur eben einen Verein gegründet zum Ausrichten vom Round Palagruza. Hatte im ersten Jahr Schwierigkeiten mit dem Rennen, da die Kroaten aus irgendeinem Grund die Sicherheitsanforderungen so hoch geschraubt haben, dass wir sie nicht mehr erfüllen konnten, und wir das Ganze dann nicht mehr als Regatta, sondern als Training gefahren sind. Was mir ziemlich viel Feinde gebracht hat im Segelverband. Ich glaube, dass die mittlerweile mehr oder weniger ausgeimt sind durch persönliche Gespräche, dass es da keine Feindseligkeiten mehr gibt. | 47-53 | Um die Regatta organisieren zu können wurde Verein gegründet, dabei viele Schwierigkeiten gehabt. | Unmittelbar nach dem Einstieg in den Regattasport selbst Verein gegründet und Veranstaltungen sehr erfolgreich etabliert. Will den Hochseesegelsport einen breiteren Publikum zugänglich machen. |
| | | | | Und ich bin dann eingeladen worden vom Hochseereferenten des OeSV, mitzumachen beim Hochseeverband, der eigentlich innerhalb des OeSV gegründet hätte werden sollte, oder als Teilorganisation des OeSV. Oder als quasi zehnter Landesverband. Und da ich ja keinem großen Verein vorstehe, sondern eher in einem sehr kleinen, war es für mich schwierig, zum OeSV zu kommen. | 53-58 | Ist Eingeladen worden den Hochseeverband mitzugestalten. | |
| | | | | Und das Ganze ist ein bisschen schwierig halt. Und ich hab mir gedacht, ja, ist lässig, wenn die Mitglieder des Hochseeverbands dann auch OeSV-Mitglieder werden, dann machen wir da mit. Und so bin ich da hineingekommen, in den Hochseeverband. Der sich dann leider auch gespalten hat vom OeSV. Ja. Aber das ist schon alles. Ich bin halt quasi als Obmann meines Vereins bin ich halt Mitbegründer des Hochseeverbands. | 59-64 | Ist Mitbegründer des Hochseeverbandes und Obmann des Vereins "Sail Attack" | |
| | | | | Also, ich hab ein Referat... hab ich abgelehnt. Weil das Ganze... Ich bin mit dem Hanakamp in einer großen Arbeitsgruppe. Und wir wollen einfach nur Konzepte erarbeiten, die dann umgesetzt werden von Leuten, die die Zeit haben und die Muße haben, das auch zu machen. | 73-76 | Hat ein Referat abgelehnt, arbeitet in einer losen Arbeitsgruppe. | |
| | | | | Also, wie gesagt, ich bin erst... Also, ich segele erst seit zehn Jahren und hab mich mit dem ganzen Thema OeSV, und so weiter, erst seit ein, zwei Jahren überhaupt beschäftigt. Das heißt, diese ganzen alten Geschichten mit... die Finanzsache und diese Weltmeisterschaft, die zu dieser Finanzkrise geführt hat, die sind alle... wie soll man sagen, da hab ich keinen Durchblick und keinen Einblick. | 94-98 | Ist erst seit 10 Jahren im Segelsport aktiv. | |
| | | | | Ich bin Obmann des Vereins "Sail Attack". | 66-68 | Ist Obmann des Vereins "Sail Attack" | |
| | | | | Also, das Ziel wäre im Grunde genommen, dass man... dass mehr Österreicher einen leichteren Zugang zu Hochseeregatten bekommen. | 40-42 | will Hochseeregatten leichter zugänglich machen. | |

| | | | | | | | |
|--|------------------------------|---|---|--|---------|---|--|
| 2. Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft | a.) Image des Segelsports | Beschreibt die Vorstellungen und Erwartungen welche die Person vom Segelsport hat und die Vorstellungen und Erwartungen welche die Gesellschaft vom Segelsport hat. | Also, es hat wahrscheinlich schon das Image, das ist eher was für Reiche. | Kommt aufs Boot an, wahrscheinlich. Und auf das, was sie machen. Ob das irgendein Reicher ist, der sich leisten kann. Und da gibt es ja ein paar. Und das schöne, große Boote sind. Oder eher irgendwelche sehr bekannten Prestige-Regatten. | 184-186 | Image von Bootstyp und Ausdifferenzierung abhängig. | Das Image ist von der Art des Segelsports abhängig, an die das Individuum denkt. Breitensport Image ist schwer zu fassen. Eher elitäres Image, Urlaubs- und Fahrtensegeln haben das Image nicht sportlich zu sein. |
| | | | | Aber die durchschnittlichen Segler, die sich abstrudeln und irgendwo hinfahren und ihr Boot an irgendeinen See schleppen und dann Regatten fahren – keine Ahnung, wie die angeschaut werden. | 187-189 | Das Image des Breitensport ist indifferent. | |
| | | | | Also, das ist eher so ein bisschen in Richtung Golf vielleicht, ja? Wie zuerst | 192-195 | Aufgrund der vorhandenen Strukturen das Image einer elitären Sportart. | |
| | | | | Beim Fahrtensegeln... das ist schon ein bisschen schwieriger. Weil, es ist... In Wirklichkeit ist das Fahrtensegeln, das normale Fahrtensegeln, ist ja Wassercampen. Du fährst also quasi mit einem Campingschiff herum. Und Kroatien ist das halt lässig vom Wetter, in der Regel. | 478-481 | Fahrtensegeln wird mit Urlaubssegeln gleich gesetzt. Geringe Sportlichkeit. | |
| | b.) Identität im Segelsport | Identifikation mit der Sportart Segeln. Welche Identität schreiben sich Segler selbst zu? Welches Bild hat der Segler von sich selbst? | Also, ich bin jetzt das zweite Mal Mirno More gefahren als Skipper. Weil ich mir auch da denke, dass ich was weitergeben kann. Und irgendwo die Verpflichtung hab, das weiterzugeben. | Nachdem der Hochseeverband – meiner Meinung nach zu recht – in Richtung BSO gehen möchte, also, Mitglied werden möchte, haben wir das angeschaut. Und da gibt es unter Anderem den Schachverband, der dort dabei ist. Also, Pokern ist ausgeschlossen, weil das Glücksspiel ist. Weil – ist Schach wirklich ein Sport? Und wenn man jetzt mit den Leuten vom Hochseeverband redet... oder... jetzt Fahrtensegeln. Also, Fahrtensegeln, angefangen mit der Vorbereitung, mit dem Einholen von Wetter und so weiter, also, mit gut Anlegen, gut Ablegen, gute Seemannschaft, auf seine Leute auf dem Schiff aufpassen – das kann man durchaus schon als Sport sehen. | 241-253 | Sieht Fahrtensegeln als Sport. | Erfährt eine Identitätsbestätigung durch Segelsport. |
| | | | | Also, ist Fahrtensegeln... kann durchaus auch Sport sein, sagen wir es einmal so. Wenn jetzt allerdings dann die Marina kommt und dir anschaut die Sattelfüßeln, die fix am Steg verschraubt sind und die Blumengießkannen an der Relling... dann wir das uns leicht... Also, das hat dann mit Sport wieder nichts mehr zu tun. Also, es ist schon schwierig. | 256-263 | Urlaubssegeln ist schwierig zu klassifizieren. | |
| | | | | Ja, ich glaub, schon. Früher. Also, ich fahre in Wien mit dem Auto so, wie, wenn ich mit einer Jolle fahre. Immer ziemlich knapp. (Lachen) Und... Na, oh ja, auf jeden Fall. Weil... jetzt einerseits als Skipper Leute zu motivieren, auch Fehler einzugestehen. Gerech zu sein. Das sind alles Sachen, die... wo man jetzt an seiner Person, an seiner Persönlichkeit, eigentlich durchaus immer arbeiten kann. Und das... gerade durch dieses Team auf einem Boot beeinflusst das... meine Persönlichkeit auf jeden Fall. | 318-323 | Seine Persönlichkeit wird vom Segelsport beeinflusst. Identifiziert sich mit Skipper Rolle. | |
| | | | | Also, ich hab mit vielen Leuten geredet. Und da gibt es so schöne Projekte, oder vermehrt Projekte. Denn es gibt ja einige, wo man ganze Firmen und Manager auf Boote bringen kann und mit denen alles Mögliche anstellen kann, was sehr positiv für ihre Zusammenarbeit und für ihr Zusammenleben und zusammen auch für ihr Team sehr... Na, also, es beeinflusst mich sicher. | 329-332 | Seine Persönlichkeit wird vom Segelsport beeinflusst. | |
| | | | | Unbedingt. Klar, ja. Also, ich bin jetzt das zweite Mal Mirno More gefahren als Skipper. Weil ich mir auch da denke, dass ich was weitergeben kann. Und irgendwo die Verpflichtung hab, das weiterzugeben. Und auch dadurch, durch Erzählungen, durch... weiß ich nicht, Fotos und moderne Social Networks, vermittelt man da schon ein Bild. Ja. | 367-374 | Seine Persönlichkeit wird vom Segelsport beeinflusst. Identifiziert sich mit Skipper Rolle. | |
| | | | | Wie man es vermittelt. Ganz genau, ja! Und es ist bei mir völlig wurscht, ob ich jetzt mit den Kindern bei mir in der Mirno More fahre oder in den Urlaub mit Kindern oder mit Erwachsenen. Wenn irgendwo ein zweites Boot auftaucht, dann heißt das „Regatta.“ Und dann wird noch besser getrimmt. Und dann wird geschaut, dass man sich nicht überholen lässt. | 429-433 | Seine Persönlichkeit wird vom Segelsport beeinflusst. Identifiziert sich mit Skipper Rolle. | |
| | | | | | | | |
| | c.) Motivation im Segelsport | Analyse der Motive im Segelsport. Was treibt Segler an diese Sportart auszuüben? | Ja, das ist der Kick. Das ist das Abenteuer. Das ist das, wo mit Gleichgesinnten – es ist schwierig – nicht an Grenzen gehst; weil die Grenzen, die kommen von selber; also, wo du versucht, immer innerhalb deiner Grenzen zu bleiben. | Ein hoher Grad an Fairness. Am Wasser beinharte Kämpfe, aber doch eindeutige Regeln. Es gibt schöne Regeln, die es im Autoverkehr nicht so gibt. Sprich, selbst, wenn man im Recht ist, muss man doch im letzten Moment ausweichen. | 146-148 | Fairness im Wettkampf | |
| | | | | Teamsport. Ich bin schon zu alt für diese Solo-Geschichten da, Laser, und so. Also, Teamarbeit, Teamsport. | 145-146 | Teamsport | |
| | | | | Es ist also irgendwie... Ja, ist einfach... es ist in der Natur. Und man kann es bis ins hohe Alter machen, wie jetzt bei der Soling-Masters-WM. Da ist der Älteste, glaub ich, 86. Ein Wahnsinn. Ja. | 148-151 | Ausüben der Sportart bis ins hohe Alter | |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|---|--|---|---------|--|--|
| | | | | Im Regattasport ist es relativ klar und einfach. Also, es ist... Wenn ich viel Kohle hab, kaufe ich mir ein Auto, wo ich viel PS hab, und ich steige aufs Gas und fahre lächelnd an irgendjemandem vorbei. Das kann ich alles mit Geld lösen. In einer Einheits-Klasse ist das schon wieder was Anderes. | 466-469 | In manchen Regattatypen kommt es lediglich auf die sportliche Leistung an und nicht auf die des Materials. | |
| | | | | Da geht's natürlich auch ein bisschen ums Material. Aber es ist meine persönliche Leistung, es ist eine Kombination aus Geschicklichkeit, aus Konzentration, aus Mentalem, aus allem Drum und Dran, wenn ich schneller bin als ein anderer. | 469-472 | Komplexität der Sportart | |
| | | | | Oder wenn mein Team schneller ist als ein anderer. Und wir haben schon ein bisschen, glaube ich... will sich ja jeder irgendwie beweisen. Oder zeigen, was er kann. Und das ist eigentlich das, was mir am Segelsport super gefällt, weil es eben nicht... und darum ich keine Yardstick-Regatten mehr fahre, wo es wirklich nur aufs Geld ankommt. Je besser das Material, desto weiter vorne. | 472-476 | finanzielle Vielseitigkeit der Sportart | |
| | | | | Aber was in einer Einheitsklasse eben so toll ist. Dass du mit dem, was du am Boot fokussierst, was du umsetzt, kannst du zeigen, wie gut du bist. Ja? | 476-478 | hohe sportliche Anforderungen in Einheitsklassen | Hauptmotive für die Partizipation im Segelsport sind der Aspekt des Teamsports, die Komplexität der Sportart, die Vielseitigkeit der Sportart und die Fairness die in der Sportart herrscht. Für das Urlaubs- bzw. Fahrtensgegn ist das Hauptmotiv die Abkehr von der Normalität, die Möglichkeit eine andere Sichtweise auf kulturelle Gegebenheiten zu erlangen. |
| | | | | Das, was ich jetzt da so wahnsinnig empfunden hab, das ist, dass du mit deinem Schiff ins Zentrum von einem Ort kommst, ohne, dass vorher das Land und Vororte oder sonstwas vor ist. Du kommst wirklich in das Zentrum, legst dort an; hast dich auch dementsprechend nicht in der Badehose zu zeigen, wie es viele machen. Was mich wahnsinnig macht. Aber du kommst wirklich in den Ortskern. | 481-486 | | |
| | | | | Und das ist... hat mir, wie ich angefangen hab, das hat mir riesengut gefallen. Und auch jetzt, wenn ich nicht nur in Marinas gehe, so in Stadt- oder Gemeindehäfen, du kommst... normalerweise kommst du richtig rein in den Kern, weil dort herum ist ja alles gebaut worden. Und das übt schon eine gewisse Faszination aus. | 486-489 | besonderes Urlaubsgefühl durch abnormale Anreise ans Sightseeing, Fasziniert von Sichtweise auf Ballungszentren die das Fahrtenregeln ermöglicht | |
| | | | | Also, wenn man nur... ein bisschen nur kulturell oder architektonisch interessiert bist oder an einem Land interessiert bist, dann ist das schon eine ganz tolle Art, Gegenden kennen zu lernen – vom Wasser aus. Also, das ist der Reiz, den es auf mich ausübt, und den ich halt versuche, auf meinen Törns Leuten zu vermitteln. | 489-493 | | |
| | | | | Ja, das ist der Kick. Das ist das Abenteuer. Das ist das, wo mit Gleichgesinnten – es ist schwierig – nicht an Grenzen gehst; weil die Grenzen, die kommen von selber; also, wo du versuchst, immer innerhalb deiner Grenzen zu bleiben. Weil die Grenzen werden sehr schnell von außen verschoben, wo du gar nix machen kannst. Und das halt... vornehmlich halt mit anderen zusammen. | 497-501 | Abenteuer "auf hoher See" geben einen Kick, Grenzerfahrungen mit Team | |
| 3. Entwicklung des Segelsports | a.) Sportspezifische Entwicklungen | Beschreibung der sportartspezifischen Entwicklungen der letzten Jahre. (Bootsklassen, Technik, Materialien, etc.) | Aber ich sehe auf jeden Fall einen Trend in Richtung Einheitsklasse. | Also, so wirklich wahrgenommen habe ich da in den letzten Jahren gar nix. Nee. Kann ich überhaupt nix dazu sagen. | 513-514 | kann nichts dazu sagen | |
| | | | | Ja. Also, das Eine ist einmal hochinteressant, was ich jetzt festgestellt hab, das mit der Soling-Sache. Das ist irgendwie ein Sport für ältere, reiche – meistens – Männer, die beklagen, dass die Klasse ausstirbt. | 519-521 | "Aussterben" von Bootsklassen | |
| | | | | Das heißt also, diese ganzen überalterten Klassen, die es gibt, gibt's wahrscheinlich nicht nur in der Soling-Klasse, sondern woanders auch; speziell die, die nicht mal mehr olympisch sind; da wird man das so machen müssen, meiner Einschätzung nach. | 533-536 | "Aussterben" von Bootsklassen | |
| | | | | Aber ich sehe auf jeden Fall einen Trend in Richtung Einheitsklasse. | 587-588 | Trend in Richtung Einheitsklasse | |
| | | | | Die Einheitsklasse ist die Einzige... Ich meine, das... Ich glaube das brauche ich dir ja nicht erzählen, wo man wirklich was vergleichen kann. Alles andere ist nicht einmal sportlich. Ja? Ich... so ähnlich wie Pokern dann schon ein Glücksspiel. Oder eben durch Geld erkaufbar. Na dann kaufen wir halt die besseren Segeln. Das mit dem Material. Also, ich sehe den Trend Richtung Einheitsklassen. | 591-596 | Trend in Richtung Einheitsklasse | Die Entwicklungen der letzten Jahre waren das "Aussterben" von alten Bootsklassen, der Trend Richtung Sportlichkeit sowie Richtung Einheitsklasse. |

| | | | | | | | |
|--|---|--|---|---|---------|--|--|
| | | | | Auch in der Hochsee. Ich glaube, dass wir durchaus auch reif wären, dass mehr Österreicher bei renommierten Hochseeregatten mitfahren würden. Also, wie soll man sagen... so eine Idee im Hinterkopf wäre... Diese Familie, die da immer wieder mitfährt beim Round Palagruza dass wir irgendwann einmal... Es gibt jetzt in England eine lässige Flotte. Ich glaube, 20 First 40. Ein Wahnsinn! Also, dass diese Familie, die Round Palagruza-Familie, weiterzieht. Dass wir durchaus auch einmal mitfahren, bei einem Round Bornholm, oder sowas. Ja? | 596-602 | Tendenz in Richtung Sportlichkeit | |
| | | | | Ja, das sind ein paar nette Bootsklassen, nicht mehr olympisch. Es sind interessante Bootsklassen, wie die Tornados nicht mehr olympisch, das ist schade. Haut nicht nur Karrieren durcheinander, sondern... ja, gut, dann schaut man halt da, dass es irgendwie anscheinend mehr interessanter ist. Also, dieses Veraltern von Bootsklassen, das ist eine Sache. Haben wir eh schon erwähnt. | 644-649 | "Aussterben" von Bootsklassen | |
| | b.) Institutionelle Entwicklungen | Beschreibung der Institutionellen Entwicklungen der letzten Jahre. (Umfeld, Organisation) | | Was ja absolut gut ist. Und der OeSV nimmt das Geld und gibt es in Richtung Spitzensport, was eigentlich eh eine schöne Sache ist. Weil wir dürfen ja nicht vergessen – und das, glaube ich, wird sehr oft vergessen – dass die jungen Leute, die jetzt gefördert werden, ja irgendwann auch mal auch aussteigen und nicht mehr Olympiakampagnen ausfahren, und dann auch auf der Hochsee oder im... wie soll man sagen... Hochseeregatten, wo halt mehrere auf dem Boot sind, dann fahren. Ja? Das heißt also, die wandern ja alle dorthin. | 274-280 | Spitzensegler gehen nach ihrer Karriere in olympischen Bootsklassen vermehrt in den BigBoat Bereich. | |
| | | | | Noch irgendwas müssen wir für die Eigner erfinden. Es gibt immer wieder Anfragen von Eignern, die gern bei der Round Palagruza mitfahren würden. Das würde aber die Idee zerstören, aus meiner Sicht. Also, für die muss man irgendwas finden. Aber das ist eine andere Geschichte. | 588-591 | Nicht nur Einheitsklassen Segler suchen nach Herausforderungen, sondern auch Bootseigner | |
| | | | | Es wird immer diesen Kornati-Cup geben. Das ist eine lässige, super Geschichte, da können eben die, die Massenveranstaltungen lieben, hinfahren und... Ja, ich war jetzt am Oktoberfest. Also das hat auch seine Berechtigung. Ist der Wahnsinn. Tausend Grölende in einem Zelt. Das ist einfach irre. Und die Leute haben halt Spaß. Also, es wird weiterhin so Kornati-Cups geben. | 606-610 | Events gewinnen an Bedeutung | |
| | | | | Es werden... einige werden wegfallen. Es wird... Glaube ich nicht, dass es auf Dauer so gehen wird, dass man mit diesen 08/15-Geschichten da punkten kann. Also. Mehr Sportlichkeit – auf der einen Seite. Mehr Massenveranstaltungen und Touristik und Superessen, und diese Geschichten; und Tänzerinnen und Disco, und so weiter; auf der einen Seite. | 610-614 | Events gewinnen an Bedeutung | |
| | | | | Aber ich glaube, das ist insgesamt... was auch eine Tendenz ist, die man sieht: Es wird ein bisschen professioneller, das Ganze. | 633-635 | Professionalität | |
| | | | | Auf der anderen Seite eher die sportlicheren Sachen und eher Richtung Hardcore. Also... Hardcore; ja, für uns ist es halt Hardcore. Und weiterhin weiter raus aus der Adria. Das wäre so, ich glaube, eher eine Tendenz, die machbar wäre. | 614-616 | Trend zur Sportlichkeit, Trend ins Extreme | |
| 4. Konflikte/Probleme im Österreichischen Segelsport | a.) Konflikte/Probleme im Umfeld des Österreichischen Segelsports | Beschreibung der strukturellen, organisatorischen sowie sozialen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | Es ist leider nicht medienwirksam. Also, es läuft unter Ausschluss der Öffentlichkeit ab, komplett. In Österreich sowieso | Anscheinend gibt's aber da ganz alte Geschichten innerhalb des OeSV. Und immer wieder Geschichten zwischen den Hochseefahrern und den Anderen, und den Binnenseglern, die scheinbar – zumindest mit den jetzigen Präsidien, OeSV und Hochseeverband – unüberbrückbar scheinen. Also, ich persönlich – und da teile ich auch die Meinung mit einigen im Hochseeverband – bin der Meinung, dass das Ganze wieder zusammenwachsen wird – in Klammern – müssen. | 98-103 | persönliche Konflikte hemmen strukturelle Weiterentwicklung | |
| | | | | Was waren die Schwierigkeiten? Die Schwierigkeiten waren interessanterweise das Finanzielle. Also, man stößt sich an irgendwelchen Mitgliedsbeiträgen. Das Ganze ist aber absurd. Das kann nicht wirklich der Grund sein. Weil... Was kostet die OeSV-Mitgliedschaft, inklusive „Yacht Revue“? 30 Euro. Aber es ist sehr viel um dieses Geld gegangen. Und um so Justament-Standpunkte. | 106-111 | finanzieller Diskurs | |
| | | | | Ganz aktuell der Yachtclub-Austria. Und da hat es scheinbar irgendeinen gerichtlichen Vergleich gegeben, mit den Mitgliedsbeiträgen, und so weiter. Man konnte sich da nicht einigen. Und das sind so blöde Geschichten. Wie, wen muss ich melden. Und muss sich jetzt dann ein Motorbootfahrer dem OeSV melden. Und das Ganze sind teilweise fast schon kindische Sachen, die man sicher ganz pragmatisch lösen könnte. Aber anscheinend nicht mit den handelnden Personen. | 129-134 | persönliche Konflikte hemmen strukturelle Weiterentwicklung, unklare Verbandsbestimmungen | |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|---------|--|--|
| | | | | Das heißt, wir haben jetzt die Situation, dass wir auch in dem Hochseeyacht-Sportverband Motorbootfahrer haben, und alles Mögliche, und das Ganze noch eine etwas diffuse Angelegenheit ist, was die sportliche Ausrichtung jetzt anbelangt. | 134-137 | unklare Verbandsbestimmungen | |
| | | | | Es ist leider nicht medienwirksam. Also, es läuft unter Ausschluss der Öffentlichkeit ab, komplett. In Österreich sowieso | 151-152 | keine Medienwirksamkeit | |
| | | | | Das heißt, wenn man nicht zufällig in einer Familie drinnen ist, wo gesegelt wird oder wo Verwandte nicht in irgendeinem Yachtclub sind, dann bist du eigentlich Außenseiter. | 152-154 | hohe Einstiegshürde | |
| | | | | Dann kommst du gar nicht dazu. Du kannst dir diese ganzen wunderschönen, tollen Yachtclubs – das kann sich kein Mensch leisten, kein Normaler. Das heißt, es ist leider Gottes – das hab ich jetzt gemerkt – doch ein Sport für die Reichen, die sich eigene Boote leisten können, oder auch, wenn es kleinere sind, so jollenartige; du musst dir ein Boot irgendwohin schleppen und irgendwo fahren. | 154-158 | hoher finanzieller Aufwand | |
| | | | | Und du hast da als Quereinsteiger, also, wenn du dann nicht im Opti geboren wirst und mit diesen ganzen Strukturen aufwächst, tust du dir da eigentlich sehr schwer in dem Sport, was Gescheites zu machen oder irgendwas zu erreichen. | 158-161 | hohe Einstiegshürde | |
| | | | | Nimmt kein Mensch wahr. Also, es gibt da so manches, so Geschichten halt, wenn sich ein Sedlacek in ein Boot schmeißt und um die Welt fährt, ja? | 167-168 | kein öffentliches Interesse | |
| | | | | Sowas wird vielleicht wahrgenommen. Oder die Seenomaden, die a jahrelang unterwegs sind. Aber selbst die RC-44-Flotte, wenn die am Traunsee auftaucht, ist das für Eingeweihte eine tolle Sache; auch ihre Geschichte. Aber den Rest in Österreich kratzt das überhaupt nicht. | 168-171 | kein öffentliches Interesse | |
| | | | | Es ist aber auch so, muss man sagen, wenn man... wenn es heute... Du kommst gar nicht in einen Yachtclub rein, ja? Da ist ja Betreten und alles Mögliche verboten. | 189-191 | elitäres Image wird von Segelclubs gefördert | |
| | | | | Dann gibt es die ganzen gsackitn. Ja? Da gibt's immer noch diese... sehr oft so diese Strukturen und diese zweireihigen blauen Blazer. Das ist schon sehr strange. | 191-192 | elitäres Image wird von Seglern gefördert | |
| | | | | Ja, weil er nicht medienwirksam ist! Weil du kannst es nicht gescheit übertragen. Selbst das größte Event, den es dazu jetzt gegeben hat, „America's Cup“, ist eine lächerliche Geschichte gewesen; in ein paar Tagen abgehandelt mit... | 208-210 | keine Medienwirksamkeit | |
| | | | | Also, du kannst es nicht übertragen. Du kannst nicht teilhaben, so, wie in einem Fußballstadion. Dass 10.000 Wahnsinnige da auf 22 andere herunter schauen. Das ist sehr schwierig. | 220-223 | Segeln ist nicht Zuschauerfreundlichkeit | |
| | | | | Im Binnensektor ist es sehr schwierig, weil die Boote natürlich immens kleiner sind und das sind doch Spezialisten, die damit fahren. Da kann man schwierig jemanden mitnehmen, dass der eine Freude hat. Und dass er das dann später als Multiplikator weitergibt, die Erfahrung. | 233-236 | hohe Einstiegshürde vor allem im Binnenbereich | |
| | | | | Aber es ist halt... Das ist wahrscheinlich auch der Grund, um jetzt auch m | 263-270 | Fahrten- bzw. Freizeitsegler werden von Regattaseglern belächelt, interne Differenzen | Probleme mit denen sich der Segelsport konfrontiert sieht ist die geringe Medienwirksamkeit, die hohe Einstiegshürde, der teilweise hohe finanzielle Aufwand, das geringe öffentliche Interesse sowie Zuschauerfreundlichkeit. Es gibt interne Differenzen zwischen den verschiedenen Ausprägungsarten. Persönliche Konflikte erschweren die Arbeit des Segelverbands, welcher zu wenig auf die Bedürfnisse der Segelsportler eingeht. |
| | | | | Und das heißt, Jugendarbeit im Hochseebereich ist ein bisschen schwierig, weil, die sind ja nicht mehr jung dann. Das sind ja dann die Rentner, Senioren. | 280-282 | Jugendarbeit im Hochseebereich schwierig | |
| | | | | Das haben die Hochseefahrer haben das so empfunden. Ja? Die wollten immer ein bisschen ein Geld haben für irgendwelche Projekte, oder sowas. Für Veranstaltungen von ihren Hochseeregatten, oder sonstwas. Und beklagen, dass sie nie was rausgekriegt haben aus dem Topf. Was sie aber durch ihre Prüfungen, und so weiter, alles einbringen, da geht nichts zurück. Haben sie beklagt. Nicht nur das. Sondern, sie werden dann nur belächelt, weil sie sowieso nur die Bootstouristen seien, die einmal im Jahr irgendwelche Tücher lüften. | 287-293 | Fahrten- bzw. Freizeitsegler werden von Regattaseglern belächelt, aber bezahlen indirekt ihre Olympiakampagnen interne Differenzen | |
| | | | | Ich hab gefragt, was... ja, was... für welche Projekte konkret wolltet ihr das Geld? Und hab bis jetzt aber nix Gescheites gehört! Also, das waren nur so irgendwie halt Zuschüsse für irgendeine Regatta. Oder ein Club braucht irgendwelche Startnummern. Oder... Das waren immer so Firlefanz-Geschichten, ja? | 306-310 | Uneinigkeit über zukünftige Strategien | |
| | | | | Aber scheinbar ist dann da nichts zurück gekommen, und das hat den Frust gesteigert. Klar, in letzter Zeit war nicht viel da zum Verteilen. Sparen ist angesagt. Und andererseits haben die Hochseevereine auch ihren Solidaritätsbeitrag geleistet oder zumindest angezahlt. Genaues weiß ich da auch nicht. | 310-313 | Fahrten- bzw. Freizeitsegler werden von Regattaseglern belächelt, aber bezahlen indirekt ihre Olympiakampagnen interne Differenzen | |

| | | | | | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|--|---------|--|--|
| | | | Also, es ist wahrscheinlich das Schwierigere, gescheite Kampagnen aufzubauen. Im Hochseesport – ja. Zum Einen ist bei diesen... ich sage immer Hausmeister-Regatten dazu... Also, eben das, was wir da alles veranstalten, das sind ja jetzt... das ist ja kein Vergleich zu einem Fastnet oder zu einem Sydney Hobart oder Middle Sea Race, und so weiter, ja? | 557-561 | nicht involviert in internationale Hochseeszene | |
| | | | Ja. Und es ist natürlich blödsinnig, ja? Auf der einen Seite – wer tut sich das an, diese Verbands- und Vereinstätigkeit? Das können sich doch nur Leute leisten, die schon in Pension sind. Oder so viel Zeit über haben, dass sie das machen können. Und Junge, die im Berufsleben stehen, die haben die Zeit nicht. Oder – man muss sie zahlen, dass sie es machen. | 667-671 | veraltete Strukturen | |
| | | | Also, der Segelverband, der OeSV, muss oder hätte auch viel mehr seine Verantwortung wahrnehmen müssen, dass er den jungen Seglern oder auch den Nicht-Kader-Seglern, ja, die gut sind, zu Chancen verhilft. | 750-752 | zuwenig Breitensportangebote für Jugendliche | |
| | | | Ich kann mir nicht vorstellen, dass die wirklich die Hand am Puls der Segler haben. Weil, diese ganze Entwicklung hätte ja nicht so sein müssen. Weil, da sitzen ja Binnenvereine. Da sitzen ja alle Segler in diesen ganzen Gremien, die dann bei irgendwelchen Generalversammlungen irgendwelche Sachen, und ich habe jetzt auch gesehen, wie das funktioniert; das ist ja ganz toll, da wird alles vorbereitet. Da gibt es dann einen Vorschlag, und dann hebst du eigentlich nur immer die Hand, ja? Ich glaube nicht, dass da irgendwas abgestimmt wird mit den Seglern selbst. Also, ich glaube, dass die völlig am Bedarf vorbei produzieren. | 765-772 | veraltete Strukturen, Verband geht zu wenig auf die Bedürfnisse der Sportler ein | |
| | | | Wir müssen halt von diesen persönlichen, alten Geschichten wegkommen. Weil da vor zehn Jahren irgendeiner Präsident war, der irgendwelche Probleme gehabt hat mit irgendwas – das sind alles so uralte Seilschaften, die es da gibt. | 798-801 | persönliche Konflikte hemmen strukturelle Weiterentwicklung | |
| | | | Wir werden natürlich sofort als Hochseefahrer einklassifiziert. Warum? Weil ich eine eigene Steganlage hab. Interessanterweise sind bei mir Club sozusagen... bei den 30 Mitgliedern mit, glaube ich, sieben oder acht Jollen, sind zwei Hochseeschiffe. Die liegen aber alle nicht an dem Club, sondern in Gemeindehäfen. Das heißt, unsere Steganlagen sind in ganz Österreich verteilt und sind wenn du so willst, die Gemeindehäfen. Das heißt also, wir haben... Es ist alles so auf Club aufgebaut, ja? Hat einfach Supertradition. Und was weiß ich, was die alles machen, ja? Aber es muss ja auch was anderes daneben geben. Und darum glaube ich, dass das nicht wirklich gefragt ist, was die Segler wirklich wollen. Hab ich nicht den Eindruck. | 787-795 | veraltete Strukturen, Verband geht zu wenig auf die Bedürfnisse der Sportler ein | |
| | | | Ja, anscheinend ist es ja so, dass die Leute, die eben ihre persönlichen Machtkämpfe austragen auf dem Rücken von Seglern... Beziehungsweise, sie glauben, sie vertreten die Meinung von Seglern, vertreten aber ihre eigene Meinung, und nicht die Meinung der Segler, für die sie der Repräsentant sind. | 830-833 | persönliche Konflikte hemmen strukturelle Weiterentwicklung | |
| | | | Dass wir rausgehen, aus der Adria. Wir müssen einfach aus der Adria raus, auf Dauer. Wir müssen zu gescheiterten Events kommen. Also, wir müssen auch dieses Hochseesegeln mehr sexy machen, glaube ich. Und ich glaube, dass man da noch einiges machen kann. Also, da sehe ich eine Chance oder eine Möglichkeit in der Richtung. | 602-606 | Hochseesegeln ist nicht sexy. | |
| | b.) Technische Probleme | Beschreibung der technischen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | | | | |
| 5. Ausdifferenzierung des Segelsports | | Beschreibung welche Möglichkeiten oder Arten es gibt den Segelsport auszuüben. | | | | |

Interviewpartner 3

| Kategorie | Unterkategorie | Definition | Ankerbeispiele | Interviewte Paraphrasen | Fundstellen (Zeile) | Generalisierung | Reduktion |
|--|---|---|---|---|---------------------|---|---|
| 1. Seglerischer Werdegang | a.) Sportlicher Werdegang | Historie der Segelsportvergangenheit und derzeitige sportliche Projekte | Seglerischer Werdegang – ganz normal; Jugend; angefangen, mit sechs Jahren Optimist zu segeln, dann auf den Laser gewechselt. | Seglerischer Werdegang – ganz normal; Jugend; angefangen, mit sechs Jahren Optimist zu segeln, dann auf den Laser gewechselt. Wobei ich nicht geeignet war für dieses Boot, rein von der körperlichen Struktur her. Zu leicht und zu klein. | 3-5 | übliche Karriere Laufbahn im Jollensegeln | Ist durch Eltern zum Segelsport gekommen und später im international erfolgreich gewesen. Hat ein breites Erfahrungsspektrum. |
| | | | | Dann das Angebot vom Verband bekommen, dass ich FD segele; das konnte ich mir nicht... oder hab ich mir nicht zugetraut, finanziell und von meinem sonstigen Umfeld zu organisieren, und dann später doch auf den 470er gewechselt. Eine Olympia-Kampagne 470er. | 5-8 | Olympia Kampagne im 470er | |
| | | | | Und dann kurzzeitig Freizeitsegler, Katamaran, Hobby-Kat und Dart. Und dann noch einmal von der Steuermannposition auf eine Vorschotter-Position, Laser 5000 und 49er gewechselt. | 8-10 | viele Bootsklassenwechsel | |
| | | | | Nebenbei Big Boot, wo ich immer entweder als Navigator oder Taktiker gefahren bin. | 11 | auch Big Boat Erfahrung | |
| | | | | Meine Eltern. Meine Eltern haben damals ein Segelboot gekauft, sind Mitglied in einem Club geworden, und dort habe ich die ersten Versuche mit ungefähr fünf Jahren im Club Optimist gemacht. Hab dann zu Weihnachten meinen ersten „Optimist“ bekommen und bin dann bis zum bitteren Ende, also, bis 15, Optimist gesegelt. | 15-18 | Durch Eltern bzw. Familie zum Segeln gekommen | |
| | | | | Momentaner seglerischer Schwerpunkt ist Trainer. | 22 | Momentan Trainer | |
| | | | | Als aktiver Segler sich nicht. | 29 | Momentan kein seglerisches Ziel | |
| | b.) Beruflicher/ Institutioneller Werdegang | Historie der beruflichen Vergangenheit sowie der institutionellen Vergangenheit | Ich hab bei uns im Club eine Zeitlang einen Beirat gemacht. | Momentaner seglerischer Schwerpunkt ist Trainer. | 22 | Ist als Trainer tätig | Ist in Segelvereinen und im Segelverband tätig gewesen. Gegenwärtig auf seine Fachgebiete spezialisierter Segeltrainer. |
| | | | | Ich muss dazu sagen, dass ich im Segelsport ein sehr spezieller Trainer bin, da ich mich nicht um die physischen und psychischen Voraussetzungen, beziehungsweise Aufgaben, der Sportler kümmere, weil ich die Chance habe und – noch immer hatte – und noch immer habe, dieses von Spezialisten erledigen zu lassen. | 34-37 | Hat Spezialgebiete als Trainer | |
| | | | | Und das heißt, ich bin ein reiner Segelsport-Wassertrainer, der den Schwerpunkt auf Entwicklung, Segel, beziehungsweise Feinabstimmung trimmen, beziehungsweise Kommunikation mit den Zuarbeitenden; Segelmachern im Besonderen; hat. Und der in der Regatta-Vorbereitung versucht, sowohl Manövertraining, als auch taktische Dinge, strukturell so aufzuarbeiten, dass die Leute das dann bei den Regatten umsetzen können. | 37-42 | Auf spezielle segelerische Fachgebiete fokussiert. | |
| | | | | Ich hab bei uns im Club eine Zeitlang einen Beirat gemacht. Wir haben in dieser Zeit dann bei uns im Club sehr große, auch internationale, Veranstaltungen organisiert, wo ich mit federführend tätig war. Und ich bin dann eigentlich, außer beim Verband als Trainer, in keiner Funktion mehr tätig gewesen. | 47-50 | In Verein und Segelverband tätig gewesen. | |
| | | | | | | | |
| 2. Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft | a.) Image des Segelsports | Beschreibt die Vorstellungen und Erwartungen welche die Person vom Segelsport hat und die Vorstellungen und Erwartungen welche die Gesellschaft vom Segelsport hat. | Genauso, wie andere Sportarten das Image des Dopings nicht loswerden, werden wir einfach dieses Image des Unverständlichen nicht los. | Für mich ist das sehr zweigeteilt. Nachdem alle vier Jahre bei Olympischen Spielen plötzlich der Segelsport auch in den Mittelpunkt oder weiter ins Zentrum des medialen Interesses rückt, weil wir sehr gute Erfolge bei Olympischen Spielen bringen und gebracht haben, ist einmal dort eine gewisse mediale und auch öffentliche Aufmerksamkeit festzustellen. | 68-72 | Image ändert sich mit medialer Aufmerksamkeit und Erfolg bei Großereignissen. | Imageveränderung bei erfolgreichen absolvierten Großereignissen, sonst Randsportart ohne gesellschaftliche Bedeutung bzw. Image. Transportiert Wunschvorstellungen. Am ehesten noch Image einer |
| | | | | Sonst ist man eigentlich in einer klassischen Randsportart tätig, die keinerlei gesellschaftliche Bedeutung in Österreich hat – meiner Meinung nach. | 72-73 | Randsportart ohne Gesellschaftliche Bedeutung | |
| | | | | Ja, es gibt zwei klassische Werbe-Suggeste, wo Segeln vorkommt. Das Eine ist dieser Teamwork-Gedanke, wo wir dann meistens im Big Boot-Bereich uns wiederfinden. | 85-86 | Teamwork-Sportart | |
| | | | | Und das Andere ist dieser laissez fair- wie soll ich sagen, barbusige Damen am Vordeck auf riesigen Booten, mit einigen hübschen Männern darauf. Das ist eigentlich das Zweite Suggeste, das mir gleich einfällt. Und ich glaube, das deckt das sehr gut ab. | 86-89 | Wunschvorstellung | |
| | | | | Also, auf der einen Seite gibt es schon Kommunikationsstrategien von großen Firmen, siehe UPS im vorletzten „America's Cup“, die das sehr gut verwenden. Eben Teamwork, hohe Technologie. Natürlich auch Investitionen in sehr großem Ausmaß. | 90-92 | Teamwork und Technologie | |

| | | | | | | | |
|--|------------------------------|--|---|--|---------|---|--|
| | | | | Und auf der anderen Seite ist eben diese klassische Freizeit-Wunschvorstellung. So, wie man sich eine eigene Insel, oder was auch immer, wünscht, so könnte man dann auch das Segelboot transferieren dafür. | 92-94 | exotische Wunschvorstellung | technologisierten Teamsportart die unverständlich und langweilig ist. |
| | | | | Jollensegeln oder Olympisches Segeln habe ich eigentlich in Werbe-Suggeste noch nie, umgesetzt mit einer Kommunikationsstrategie, gesehen. | 94-96 | Olympisches Segeln kein besonderes Image | |
| | | | | Extrem. Das verstehe ich total gut. Auch ich, wenn ich nicht involviert bin, entweder in meiner Funktion als Trainer oder sonst am Boot, ich würde mir nie im Leben eine Segelregatta anschauen. Weder virtuell noch live. | 120-122 | Unverständliches, langweiliges Image | |
| | | | | Genauso, wie andere Sportarten das Image des Dopings nicht loswerden, werden wir einfach dieses Image des Unverständlichen nicht los. Ich glaube nicht, dass es langweilig ist. Aber man müsste den Leuten mehr Informationen geben. Aber dass sie diese Informationen aufnehmen können, müsste man sie viel, viel besser vorbereiten und müsste denen viel mehr Wissen vermitteln. | 137-141 | | |
| | b.) Identität im Segelsport | Identifikation mit der Sportart Segeln. Welche Identität schreiben sich Segler selbst zu? Welches Bild hat der Segler von sich selbst? | Alle Segler würde ich nicht über einen Kamm scheren. Aber ich glaube, es gibt ein Muster für erfolgreiche Segler, das bis zu einem gewissen Grad sich in all diesen erfolgreichen Seglern wiederfinden lässt. | Für mich ja. Weil auch der, der mit dem E-Kart über den Golfplatz fährt und vielleicht an jedem Loch seine Punkte nicht spielen kann, ist für mich im weitesten Sinne ein Sportler, weil, er beschäftigt sich mit etwas, was aus dem sportlichen Segment und aus dem sportlichen Bereich kommt. | 155-158 | Segeln in allen Ausdifferenzierungen ist Sport | Glaubt das Segeln den Charakter nicht immer positiv beeinflusst. Erfolgreiche Segler haben ähnliche Charakterzüge. Identifikation mit der Sportart Segeln durchwegs gegeben. |
| | | | | Glaubst du, beeinflusst Segeln deinen Charakter? Extrem. | 160-162 | Segeln beeinflusst sehr stark seinen Charakter | |
| | | | | Ich glaube, dass man sehr gut lernen kann, demütig zu sein vor Naturkräften, beziehungsweise, vor den immer wieder kehrenden, anderen Rahmenbedingungen, die man hat, auch, wenn man das 20. Mal am Gardasee segelt und weiß, es ist wieder ein Ora, es ist trotzdem wieder ein bisschen anders. | 166-169 | Segeln schult den Umgang mit Naturphänomenen und schult Kommunikation bzw. Soft Skills | |
| | | | | Und das Zweite ist, dass ich glaube, dass es sehr gut für die Schulung der Präzision und Genauigkeit in der Vorbereitung dient. Und wenn man die Möglichkeit hat, auf einem größeren Boot zu segeln, wobei das bei mir schon bei drei Leuten anfängt, eigentlich, ist es sicherlich eine gute Schule für die Kommunikation und für alle Soft Skills, die man sonst im späteren Leben auch brauchen kann. | 169-173 | | |
| | | | | Alle Segler würde ich nicht über einen Kamm scheren. Aber ich glaube, es gibt ein Muster für erfolgreiche Segler, das bis zu einem gewissen Grad sich in all diesen erfolgreichen Seglern wiederfinden lässt. | 178-180 | erfolgreiche Segler haben ähnliche Charakterzüge. | |
| | | | | Ja, ich glaube, ich hab es vorher schon ein bisschen angedeutet. Also, Präzision, Pingeligkeit, bis zur letzten Konsequenz in der Vorbereitung, beim Material, beim körperlichen Zustand, beim Sammeln von Informationen über Revier und Gegner. | 184-186 | Charakterzüge sind Genauigkeit und Konsequenz in allen Bereichen, Kommunikation und Egomanie. | |
| | | | | Eine sehr stark ausgeprägte Fähigkeit zur Kommunikation. Und das Verständnis, mit Leuten zusammenzuarbeiten, die nicht unbedingt diese Ausprägungen so stark haben, und für mich, für Topsegler, an der Position Steuermann eine eigentlich nicht mehr so positiv im normalen Leben, aber für den Sport sicherlich notwendige Egomanie. | 186-190 | | |
| | c.) Motivation im Segelsport | Analyse der Motive im Segelsport. Was treibt Segler an diese Sportart auszuüben? | Ich glaube einfach, dass wirklich diese Auseinandersetzung mit nicht vorhersehbaren Dingen und mit nicht berechenbaren Rahmenbedingungen sicherlich die Faszination zu einem großen Teil ausmacht, neben dieser Technologie- und High-Tech-Schiene, die sicherlich auch sehr wichtig ist. | Hm, mir persönlich ist am Segeln das Wichtigste, dass ich immer mit Elementen mich beschäftige, die nie gleich sind. Für mich ein Beispiel. Mathematisch wäre Schach zu lösen. Segeln ist nicht mathematisch zu lösen, sondern nur mittels Chaostheorie. Und das ist das, was für mich das Faszinierende dabei ist. | 77-80 | Unvorhersehbarkeit der Elemente | Unvorhersehbarkeit der Elemente, Einsatz von faszinierender Technologie, Gruppendynamik |
| | | | | Na ja, ich komme immer – ich sage es jetzt schon das dritte Mal – mit meinen Elementen. Ich glaube einfach, dass wirklich diese Auseinandersetzung mit nicht vorhersehbaren Dingen und mit nicht berechenbaren Rahmenbedingungen sicherlich die Faszination zu einem großen Teil ausmacht, neben dieser Technologie- und High-Tech-Schiene, die sicherlich auch sehr wichtig ist. Und eine große Attraktivität für viele Leute ausstrahlt. | 195-199 | Unvorhersehbarkeit der Elemente, Technologie | |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|---|--|--|---------|---|---|
| | | | | Und, aber natürlich ist es dort, wie auch dann später im Hochleistungsniveau, total wichtig, dass man eine Gruppe hat, die heißt dann vielleicht noch nicht „Trainingspartner“, aber dass man etwas zusammen macht, wobei man eben dieses zusammen, schon immer mit seinem eigenen Boot oder mit seinen eigenen Teammitgliedern auf diesem Boot, machen kann. | 204-208 | Gruppendynamik | |
| 3. Entwicklung des Segelsports | a.) Sportspezifische Entwicklungen | Beschreibung der sportartspezifischen Entwicklungen der letzten Jahre. (Bootsklassen, Technik, Materialien, etc.) | Und in den letzten 20 Jahren, würde ich sagen, ist dieser Einfluss von Wissenschaft, im Sinn von Hydrodynamik, Aerodynamik, Materialentwicklung, deutlich größer geworden, der sich aber noch nicht auf alle Bereiche des Segelsports durchgeschlagen hat. | Und in den letzten 20 Jahren, würde ich sagen, ist dieser Einfluss von Wissenschaft, im Sinn von Hydrodynamik, Aerodynamik, Materialentwicklung, deutlich größer geworden, der sich aber noch nicht auf alle Bereiche des Segelsports durchgeschlagen hat. | 217-220 | Technologische Weiterentwicklung in Prestige-Bootsklassen bewirkt auch Verbesserungen im Breitensport | Die Professionalisierung und die technologische Weiterentwicklung im Spitzensport haben auch Auswirkungen auf den Breitensport. Technologisierung ermöglicht schnellere und extremere Ausprägungsarten des Segelns. Das wirkt sich auf Zuschauerbegeisterung aus. |
| | | | | Also, wir sprechen da entweder Big Boot-Series, Grand-Prix-Zirkus; egal, wie auch immer man dazu sagt, und Olympisches Segeln – ich glaube, für den normalen Freizeitsegler; okay, der hat jetzt auch bessere Leinen, bessere Blöcke; leichter; aber ich glaube nicht, dass das für den Bereich, für dieses Segment, schon so eine große Auswirkung hat. | 220-224 | | |
| | | | | Plus der Professionalisierung der Probanden. Ich denke, das ist einfach wirklich eine entscheidende Entwicklung von... Ein guter Freund von mir, der auch eine Olympia-Medaille daheim hat, hat gesagt, er hat sich noch gefreut, wenn er im Frühling vom ersten Training auf die Uni zurückgekommen ist, wie er noch studiert hat. Und alle haben gesagt: Oh, wo warst du denn? Weil du bist so schön braun. – Na ja, heutzutage ist das kein Qualitätskriterium mehr für einen Segler. | 228-233 | Professionalisierung | |
| | | | | Na, ich glaube, dass es einfach in eine extremere Richtung gehen wird. Haben wir jetzt beim „America's Cup“ gesehen, mit dem Flügelrigg. | 240-241 | Trend zur Extreme | |
| | | | | Das es aber schon seit, glaube ich, 35 oder 40 Jahren gibt, die das aber jetzt... diese Entwicklung einmal vorangetrieben haben und ausgereizt. Dass es immer mehr geht Richtung schnellere, eigentlich unbeherrschbarere Boote, beim Olympischen Segeln mit dem Fourty Niner, so ist es in gewissen Bereichen mit den Windsurfbrettern so. | 241-245 | schnellere, extremere Boote | |
| | | | | Auf der anderen Seite eben das Segment Kitesurfen, wo es eigentlich auch einen gewissen Punkt gibt, wo es nicht mehr beherrschbar ist. Und ich denke, genauso wird der nächste „America's Cup“ mit den Katamaranen sicherlich auch diesen Faktor drinnen haben, dass es irgendwo einen Punkt gibt, wo man nicht mehr Herr der Lage ist, was für... vielleicht für Zuschauer, wenn die das mitbekommen, sicherlich für die Leute, die darauf sitzen, sicherlich ein Kriterium ist. | 245-250 | schnellere, extremere Boote u.a. auch für Zuschauerbegeisterung | |
| | b.) Institutionelle Entwicklungen | Beschreibung der Institutionellen Entwicklungen der letzten Jahre. (Umfeld, Organisation) | Ja, es ist alles nicht in dem Maß mit gewachsen in die professionelle Richtung, wie die Sportler. Aber es hat sich schon stark verbessert in Richtung Professionalisierung. | Ja, für mich schon. Weil viele Veranstaltungen – kann ich jetzt eigentlich nur aus meinem Teilbereich sprechen, also Olympisches und Hochleistungs und ein bisschen Big Boot – weil viele Veranstaltungen sehr stark darauf ausgerichtet wurden, damit Geld zu verdienen, und damit die Sportler und der Sport ein bisschen ins Hintertreffen geraten sind. | 255-258 | Veranstaltungen wurden auf Kosten der Sportler kommerzialisiert, Gegenwärtig aber rückläufige Tendenz | Entwicklungen im Umfeld des Segelsports sind ebenfalls Professionalisierung, allerdings nicht in einem ausreichenden Ausmaß, die Aufspaltung der Segelgemeinschaft |
| | | | | Was sich aber in den letzten Jahren wieder ein bisschen umgekehrt hat, weil eben auch die professionellen Sportler dann zu diesen Veranstaltungen, wo sie ihr Umfeld nicht in dem Maß bekommen oder geboten bekommen, einfach nicht hingefahren. Und damit gleicht sich das wieder aus. Also, dieser Trend hat sich ein bisschen umgekehrt. Aber das war für mich eine Zeitlang schon sehr signifikant. | 258-263 | | |
| | | | | Ein sicher einen gewissen finanziellen Hintergrund notwendig habender Sport. Was aber nichts mit der Elite zu tun hat, sondern nur mit den Strukturen und mit den Rahmenbedingungen, von wem auch immer die geschaffen werden. Wenn man das selbst auf die Reihe bekommt, sich die Rahmenbedingungen zu schaffen, finanziell und organisatorisch – schön. Es gibt viele Beispiele, dass eben Segeln kein elitärer Sport mehr ist. | 101-106 | International: Abbau des elitären Image | |
| | | | | Ähnlich wie Golf ist es in manchen Ländern durchaus ein Breitensport, den alle Kinder nach der Schule oder im Rahmen der Schule sogar sehen. | 106-107 | | |

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---------|---|---|
| | | | | Ja, es ist alles nicht in dem Maß mit gewachsen in die professionelle Richtung, wie die Sportler. Aber es hat sich schon stark verbessert in Richtung Professionalisierung. | 268-269 | Professionalisierung, aber nicht in dem Ausmaß wie in der Sportart selber | In Österreich: eine Kommerzialisierung von Veranstaltungen. International: Abbau des elitären Image |
| | | | | Ich denke, aus Sicht der Austretenden wird es ein vernünftiger Schritt gewesen sein, weil es ist eine große Verantwortung, einen beträchtlichen Teil der österreichischen Segler aus der Kompetenz des österreichischen Segelverbands zu nehmen. Insgesamt, für mich, der ja in diesem Teilsegment des Segelsports nicht gut aufgestellt ist, ist es unverständlich. Und ich denke, es wird auch eine Möglichkeit und einen Weg zurück geben und auch geben müssen, um insgesamt dem Segelsport in Österreich eine breit genug Basis zu geben. | 290-295 | Unverständliche Aufspaltung der Segelgemeinschaft in Österreich | |
| | | | | Wir hatten ähnliche Diskussionen schon vor... in den frühen Achtzigerjahren, Mitte Siebzigerjahre, mit den Windsurfern, ob das auch Segler sind. Bei den Kitesurfern hat es diese Diskussion nicht mehr gegeben, weil das, glaube ich... die sind auch anders organisiert. Aber das ist, glaube ich, ein Weg, der nicht für alle Beteiligten nicht zielführend ist im Endeffekt. Es muss eine Basis geben, in der sich alle vertreten fühlen, und die dann mit einer Stimme, mit der Stimme des österreichischen Segelsports – in welcher Ausprägung auch immer – sprechen können. | 295-301 | | |
| 4. Konflikte/Probleme im Österreichischen Segelsport | a.) Konflikte/Probleme im Umfeld des Österreichischen Segelsports | Beschreibung der strukturellen, organisatorischen sowie sozialen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | Na ja, das größte Problem ist immer ein Geldproblem | Ich glaube, dass irgendwo der Umbruch von Vereinen, Organisationen, Dachverbänden, Fachverbänden auf Basis von ehrenamtlichen Mitarbeitern hin zu einer professionell aufgestellten, strategisch ausgerichteten, Organisation, die die Wünsche und Bedürfnisse aller Mitglieder abdeckt, gemacht werden muss. Und die ist bei uns in Österreich noch nicht passiert. | 274-278 | Strukturelle Reformen notwendig | Gegenwärtige Problembereiche der Segelszene sind die vorhanden Strukturen, Zuschauerfreundlichkeit und die schwierige Erfüllbarkeit der Rahmenbedingungen die im Segelsport notwendig sind. |
| | | | | Na ja, das größte Problem ist immer ein Geldproblem. Und das zweite Problem ist ein Zeitproblem. Wobei ich die eigentlich nicht trennen möchte. Weil es viele Sportler, auch hoffnungsvolle, gibt, die entweder die Zeit haben dafür, das aber nicht finanzieren können. Oder andere, die eben nicht so viel Zeit ins Segeln investieren können und wollen, weil sie das Geld verdienen müssen, damit sie sich das Regattasegeln leisten können | 55-59 | finanzielle und zeittechnische Probleme der Sportler | |
| | | | | Und das Zweite ist sicherlich die Struktur, die man sich eigentlich, wenn man Regattasegeln will, egal, auf welchem Niveau, sicher selbst schaffen muss. | 60-62 | Strukturelle Reformen notwendig | |
| | | | | Ich glaube, dass es aus meiner Sicht überhaupt nicht änderbar ist, weil immer dieser Überblick fehlt, was passiert. Und ich durch die vielen Parameter, die ich nicht unter Kontrolle habe, und die ich auch nicht gut anzeigen kann, obwohl das im vorletzten „America's Cup“ eigentlich sehr gut gemacht wurde – ich kann es nicht verstehen, ich kann es nicht greifen, wenn ich nicht wirklich physisch involviert bin. | 126-130 | zu wenig Zuschauerfreundlichkeit | |
| | | | | Genauso, wie andere Sportarten das Image des Dopings nicht loswerden, werden wir einfach dieses Image des Unverständlichen nicht los. Ich glaube nicht, dass es langweilig ist. Aber man müsste den Leuten mehr Informationen geben. Aber dass sie diese Informationen aufnehmen können, müsste man sie viel, viel besser vorbereiten und müsste denen viel mehr Wissen vermitteln. | 137-141 | Image einer komplizierten Sportart | |
| | | | | Und ich denke aber, das ist nur eine Frage von Jahren; hoffentlich nicht nur Jahrzehnten; bis das auch passieren wird. Wobei ich nicht die Ehrenamtlichen schlechtmake. Nein, die braucht man dann genauso, wie man sie jetzt braucht. Aber sie müssen andere Aufgaben und vor allem andere Verantwortlichkeiten bekommen, als sie jetzt haben. | 278-282 | Strukturelle Reformen notwendig | |
| | b.) Technische Probleme | Beschreibung der technischen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | | | | | |
| 5. Ausdifferenzierung des Segelsports | | Beschreibung welche Möglichkeiten oder Arten es gibt den Segelsport auszuüben. | Und ausgefallen sind sicherlich auch diese Flügelrigg-Geschichten noch, wo da ja auch diese Hydrofoils, zum Beispiel Motte, sicher noch immer ausgefallen ist. | Ja, also, eine sicher sehr interessante Geschichte sind diese Speed-Geschichten, wo es eigentlich nur darum geht, eine Meile oder eine halbe Meile möglichst schnell zu durchqueren, mit einer Konstruktion, die möglichst an ein Segelboot erinnert. | 306-308 | Geschwindigkeitsrekorde | |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---------|----------------------------|--|
| | | | | Ich hab da in Waymouth mal was gesehen mit normalen Gleitern, die die Wings von einem Fourty Niner verlängert haben, und dergleichen mehr. Also, das ist sicherlich ausgefallen. | 308-310 | Bootsmodifikationen | Aufgezählte Differenzierungsarten sind: Geschwindigkeitsrekorde, Bootsmodifikationen, Kitesurfen, Flügelriggs, Hydrofoils, Freestyle mit Segelbooten |
| | | | | Ausgefallen für mich ist nach wie vor auch Kitesurfen, wobei das eine sehr breite Geschichte ist, eine sehr im Breitensport aufgestellte Geschichte. Es gibt zwar Wettbewerbe, aber es gibt sehr viele Leute, die einfach Kitesurfen, ohne, sich um irgendwelche Wettbewerbe zu kümmern, denke ich. | 310-314 | Kitesurfen | |
| | | | | Und ausgefallen sind sicherlich auch diese Flügelrigg-Geschichten noch, wo da ja auch diese Hydrofoils, zum Beispiel Motte, sicher noch immer ausgefallen ist. Obwohl es schon so eine lange Entwicklungsgeschichte hat. Aber bei uns am Neusiedlersee, wenn man eine Motte sieht, die einen halben Meter da, einen Dreiviertelmeter, überm Wasser fahren, schauen immer alle Leute. | 314-318 | Flügelriggs und Hydrofoils | |
| | | | | Es gibt immer wieder ein paar Fotos oder auch Videos, die irgendwo auftauchen, wo man versucht, mit 49er über Wellen zu springen, so, dass wirklich das ganze Boot rauskommt. | 324-326 | Freestyle mit Segelbooten | |
| | | | | Es hatte schon in den Siebzigerjahren mal mit Hobby Kats gegeben, wo die in der Brandung gefahren sind damit. | 326-327 | Freestyle mit Segelbooten | |

Interviewpartner 4

| Kategorie | Unterkategorie | Definition | Ankerbeispiele | Interviewte Paraphrasen | Fundstellen (Zeile) | Generalisierung | Reduktion |
|--|---|--|---|--|---------------------|--|--|
| 1. Seglerischer Werdegang | a.) Sportlicher Werdegang | Historie der Segelsportvergangenheit und derzeitige sportliche Projekte | Aber sehr spät erst, mit 10 Jahren. Und hab dann mit 15 einen Laser... also, zum Laser-Segeln angefangen. | Meine Eltern, also, durch meinen Vater, und dann vorrangig durch einen Freund von meinem Vater, der ein Boot gehabt hat am Neusiedlersee. Mit dem hab ich angefangen, zu segeln. | 3-5 | durch Eltern/Bekannte zum Segeln gekommen | Ist durch Familie zum Segelsport gekommen, war in der Rolle international erfolgreich. Danach Engagement in der Big Boat Szene, momentan in der Rc44 Klasse beschäftigt. |
| | | | | Aber sehr spät erst, mit 10 Jahren. Und hab dann mit 15 einen Laser... also, zum Laser-Segeln angefangen. | 5-6 | verhältnismäßig später Karrierestart | |
| | | | | Na ja, Laser, dann 470er, dann Soling. Das waren so die beiden am Anfang. | 10 | viele Bootsklassenwechsel | |
| | | | | Wobei ich jetzt bei keinem Yachtclub war, oder irgendwas. Bin dann erst, ich glaube, wie ich mit dem 470er dann gesegelt bin, bin ich dann im Yacht Club Breitenbrunn, als Jugendmitglied aufgenommen worden. | 10-13 | zuerst ohne Verein begonnen | |
| | | | | Na, Big Boat hat sich ja eigentlich erst entwickelt, wie ich mit der Segelmacherei angefangen hab. Und da eigentlich durch Kunden dann mit größeren Booten gesegelt bin. | 17-18 | Big Boat erst nach Olympischer Karriere | |
| | | | | I: Okay. Dein momentaner seglerischer Schwerpunkt ist was? T: RC44 und Sprinto. | 36-38 | Momentanes Engagement in RC44 und Sprinto Klasse | |
| | | | | Seglerische Ziele sind schwierig zu definieren. Das... Teilweise bin ich mit meiner eigenen... mit mir selber zu tun. Weil im Prinzip ist das Ziel, das RC44-Team so weiterzuführen, wie wir es jetzt machen. Und die gleichen oder bessere Erfolge erzielen, die wir jetzt da haben. | 42-45 | Seglerisches Ziel in Rc44 Klasse erfolgreich zu sein | |
| | b.) Beruflicher/ Institutioneller Werdegang | Historie der beruflichen Vergangenheit sowie der institutionellen Vergangenheit | Ich habe eine Segelmacherei seit 1992. | Ich habe eine Segelmacherei seit 1992. Und hab im Prinzip angefangen ganz alleine. Und mittlerweile haben wir... jetzt haben wir 10 insgesamt. | 22-23 | Seit 18 Jahren Segelmacher | Seit vielen Jahren im Segelsport beschäftigt, allerdings nie für Verein oder Verband. |
| | | | | Na ja, teilweise also Segler. Und das mit dem Trainer hat erst mal aufgehört, jetzt. Das war eine Zeitlang recht intensiv mit der Silvia und mit dem Matthias Schmidt, in der Olympiavorbereitung für Peking. Aber das hat jetzt aufgehört. | 28-30 | Profi-Segler und Trainer | |
| | | | | I: Welche Funktionen beim Verband oder Verein hast du gehabt? Oder hast du noch? T: Nein. Nein, hab ich nicht gehabt. Nein. | 32-34 | kein Engagement in den Strukturen | |
| | | | | Ja, langfristig möchte ich etablieren als... Eigentlich so, wie wir... Wir haben ein sehr breites Spektrum von Regattayachten zu einfachen Fahrtenyachten. Und ich möchte das aber langfristig, ich sage mal, in fünf bis acht Jahren, so schaffen, dass ich nicht mehr so involviert ins Tagesgeschäft bin. | 49-52 | berufliches Ziel: Segelmacherei etablieren | |
| 2. Stellenwert des Segelsports in der Gesellschaft | a.) Image des Segelsports | Vorstellungen und Erwartungen welche die Person vom Segelsport hat und was der Interviewte annimmt das die Gesellschaft für Vorstellungen oder Erwartungen vom Segelsport hat. | Na ja, es ist sicher ein eher elitäres Image, was sicher von einem sehr, sehr hohen Prozentsatz von Leuten ausgeübt wird, die heute einen gewissen finanziellen Background haben. | Na ja, es ist sicher ein eher elitäres Image, was sicher von einem sehr, sehr hohen Prozentsatz von Leuten ausgeübt wird, die heute einen gewissen finanziellen Background haben. | 69-71 | Elitäres Image | Elitäres und exotisches Image. Eine aufwendige, zeitintensive Sportart die von Außenstehenden als langweilig empfunden wird. |
| | | | | Dann ist es in Österreich sicher ein bisschen was Besonderes, weil es ja nicht so alltäglich ist, wenn man Segler ist. Also, nicht so stark verbreitet in der Bevölkerung. | 71-72 | exotisches Image | |
| | | | | Und das gehört da ein sehr, sehr starker Willen dazu, das intensiv auszuüben, weil das jetzt da nicht so einfach ist, immer da weite Strecken zurückzulegen, um das Hobby oder den Sport ausüben zu können. | 73-75 | Zeitinsiv | |
| | | | | I: Kannst du das verstehen, dass von manchen Leuten Segelsport als langweilig empfunden wird? T: Absolut, ja. Absolut. | 84-87 | von Aussenstehenden als langweilig empfunden | |
| | | | | Aber wenn jemand segeln geht auf einer Yacht, und es geht kein Wind, und der sitzt da rum, dann ist das langweilig. Und das ist was, was ich auch nicht mache und auch nicht mag. | 89-91 | von Aussenstehenden als langweilig empfunden | |
| | b.) Identität im Segelsport | Identifikation mit der Sportart Segeln. Welche Identität schreiben sich Segler selbst zu? Welches Bild hat der Segler von sich selbst? | I: Okay. Beeinflusst Segeln deinen Charakter? T: Ja, sicher. Sehr stark sogar. | I: Kommen wir jetzt... Du sprichst da ein Thema an, dieses Freizeitsegeln und dieses Urlaubssegeln. Ist für dich das ein Sport? T: Nein. Das ist für mich kein Sport. | 93-96 | Freizeitsegeln ist kein Sport | |

| | | | | | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|---|---|---|---------|--|--|
| | | | | Das ist... im Prinzip so, wie mit einem Wohnmobil auf Urlaub fahren, oder so. Natürlich muss er jetzt die Fähigkeiten haben, dass er das Boot bewegt, aber als Sport würde ich das nicht bezeichnen. | 96-98 | Freizeitsegeln ist kein Sport | Identifiziert sich mit Regattasegeln, weniger mit Freizeitsegeln. Glaubt sowohl an positiven als auch an negativen Einfluss des Segelsports auf den Charakter |
| | | | | I: Okay. Beeinflusst Segeln deinen Charakter? T: Ja, sicher. Sehr stark sogar. | 100-102 | Charakter wird von Segelsport beeinflusst | |
| | | | | Weil nachdem ich seit... weiß ich nicht, wie viel... 30 Jahren nix anderes mache, hauptberuflich eigentlich, außer Segeln, hat das sicher meinen Charakter sehr geprägt. | 102-104 | | |
| | | | | Na ja, das... Auf der einen Seite, glaube ich, positiv, weil ich sehr offen anderen Menschen gegenüber bin. Und das ist, glaube ich, ein großes Positivum im Sport, dass meine seine Aggressionen anderswo ausleben kann. Und da... ja, sehr viel Kontakt zu Menschen hat. | 108-111 | Charakter wird sowohl positiv als auch negativ beeinflusst | |
| | | | | Auf der anderen Seite sicher negativ, wenn man das so sagen will, dass ich halt sehr zielstrebig bin, wenn ich was erreichen will. Und das halt teilweise für andere halt nicht vielleicht so angenehm ist. | 111-113 | | |
| | c.)Motivation im Segelsport | Analyse der Motive im Segelsport. Was treibt Segler an diese Sportart auszuüben? | Na, Segeln... für mich das Entscheidendste ist die Vielfalt an Anforderungen die gestellt werden. | Na, Segeln... für mich das Entscheidendste ist die Vielfalt an Anforderungen die gestellt werden. | 79-80 | Vielfalt der Anforderungen | Die Gründe warum Menschen diese Sportart betreiben sind die Vielfalt der Anforderungen, die Verbindung von Technik und Natur, der Wettkampf, die Komplexität des Sports, die angenehmen Begleiterscheinungen, die dahinterstehende Technik und die Vielseitigkeit der Möglichkeiten den Segelsport zu betreiben. |
| | | | | Vom Technischen her, dass man sich mit dem Wetter, mit der Natur sehr viel auseinandersetzen muss. | 80-81 | Verbindung von Technik und Natur | |
| | | | | Und der Wettkampf als solches ist mir auch sehr wichtig, weil ich einfach so ein Typ bin, der sowas braucht. | 81-82 | Wettkampf | |
| | | | | Weil Segeln hat ja eben sehr viele Aspekte. Angefangen von einem Wochenendsegler, der vielleicht teilweise gar nicht rausfährt, sondern nur auf seinem Boot wohnt und dann mit einem E-Motor herum fährt. Bis hin zum extremsten Segeln. | 87-89 | Vielseitigkeit der Möglichkeiten Segeln auszuüben | |
| | | | | Ahm... Na ja, ich glaube, dass das Segeln dann wie ein komplexes Spiel ist, das jetzt da... wo man auf sehr viele Sachen aufpassen muss, und dass das jetzt nicht... mit einem... | 118-119 | Komplexität des Segelns | |
| | | | | Wenn man sich auf 100-Meter-Laufen spezialisiert, dann gibt's da nicht sehr viele Möglichkeiten, wie man das trainieren kann und wie man besser werden kann, außer diese vorgegebenen Trainingsmethoden. Aber beim Segeln, glaube ich, ist das eben sehr komplex. Und darin liegt der Reiz. | 120-123 | | |
| | | | | Von der Motivation her spielt sicher in jungen Jahren auch eine Rolle, dass einfach das Seglerleben eigentlich ein sehr angenehmes ist, weil man einfach viel herumkommt. Ja. | 123-125 | angenehme Begleiterscheinungen | |
| | | | | Und das, wenn jemand da einen gewissen technischen Faible hat, dann, glaube ich, dass auch einen Nichtsegler das interessieren kann. | 144-146 | Technik | |
| 3. Entwicklung des Segelsports | a.) Sportspezifische Entwicklungen | Beschreibung der sportartspezifischen Entwicklungen der letzten Jahre. (Bootsklassen, Technik, Materialien, etc.) | Dann, durch die Einführung von Computer Edited Design, auch die Entwicklung viel, viel schneller vorangegangen ist, weil einfach ein Computermodell viel leichter gerechnet ist, wie ein tatsächliches Boot gebaut. | Ja, interessanter machen kann ihn sicher der leichte Zugang durch technische Hilfsmittel, die immer besser werden, und die durchs Internet sehr, sehr schnell verbreitet werden können, und damit jeder auf seinem Schreibtisch zuhause das live mit verfolgen kann; sowohl mit Kamera, als auch mit Positionierung, und so weiter. | 141-144 | Medientechnologische Entwicklung | |
| | | | | Ja, da hat es viele gegeben. Das Eine war mal, vom Material her, dass man Kohlefaser eingesetzt hat, Kevlar und Kohlefaser, sowohl im Bootsbau, als auch bei Masten, Segeln, und so weiter. Und dadurch Festigkeiten erzielt werden können, die vorher nicht möglich waren, und dadurch Yachten oder Schiffe gebaut werden können, die es vorher nicht gegeben hätte, weil das Material nicht so gut war. | 151-155 | Materialentwicklung | |
| | | | | Dann, durch die Einführung von Computer Edited Design, auch die Entwicklung viel, viel schneller vorangegangen ist, weil einfach ein Computermodell viel leichter gerechnet ist, wie ein tatsächliches Boot gebaut. Und dadurch die Geschwindigkeiten, die die Boote durchs Wasser fahren, enorm sind. | 155-158 | Geschwindigkeitsentwicklung durch höhere Technologien | |

| | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|---|---|---|---------|--|---|
| | | | | Es hat früher, das war vor 20 Jahren im Prinzip, hat es keine gleitfähigen Yachten gegeben, größere Boote, nur Jollen die gleitfähig waren. Das ist sicher was Besonderes. Aber auf der anderen Seite ist Segeln eigentlich noch immer... Hat sich da nicht viel geändert, wenn man... außer diese Spitzen, wenn man die jetzt wegnimmt, ja? | 158-162 | Breitensport nicht in dem Ausmaß von Technologisierung betroffen wie der Spitzensport. | Die sportartspezifischen Entwicklungen der letzten 20 Jahre waren durch die Material- bzw. Technologieentwicklung und Medientechnologische Entwicklung geprägt. Zusätzlich ist ein Trend zur Einheitsklasse, zu gesellschaftlichen Events und zu rückläufigen Teilnehmerzahlen erkennbar. |
| | | | | I: Du meinst, für den breiten Sport, sage ich jetzt einmal. T: Für den breiten Sport, ja. Ja. | 164-166 | | |
| | | | | T: Österreich hat ja relativ wenig entwickelt. | 171 | Österreich ist in der technologischen Entwicklung nicht involviert. | |
| | | | | Weil dieser Breitensport ist, das ist das Segeln auf den Seen, auf den österreichischen Seen... Da ist eigentlich die Teilnehmerzahl eher rückläufig von den teilnehmenden Booten. | 213-215 | Teilnehmerzahlen im Breitensport rückläufig. | |
| | | | | Ich habe letzts mit einem Laser-Segler geplaudert, der hat mir gesagt, teilweise kommen die Schwerpunkt-Regatten gar nicht mehr zustande. Wie ich Laser gesegelt bin, und das ist schon ewig her. Aber da haben wir zwischen 60 und 100 Boote gehabt, bei den Schwerpunkt-Regatten. Und das ist sicher auffällig. | 215-219 | | |
| | | | | Auf der anderen Seite diese Club- Regatten, und so weiter, das... Da kommt es mal vor, dass da immer mehr Boote teilnehmen jetzt. Bei einer Attersee-Regatta sind durchaus einmal 60 oder 70 Boote am Start, und so. | 219-221 | gesellschaftliche Events gewinnen an Bedeutung | |
| | | | | Na ja, bei den größeren Booten schon. Also, da gibt es schon auch international den Trend zu Einheitsklassen. | 246-247 | Trend zur Einheitsklasse | |
| | | | | Weil das Material bei allen anderen einfach so ausschlaggebend ist, dass viele frustriert sind, wenn sie meinen, sie sind jetzt vom Material benachteiligt. Oder, auf der anderen Seite, dass einfach die Kosten zu enorm sind, immer wieder auf dem neuesten Stand der Technik zu sein. Und da gibt es aus verschiedenen Gründen einfach mehrere Einheitsklassen jetzt. Es ist sicher ein guter Trend. | 247-251 | | |
| | b.) Institutionelle Entwicklungen | Beschreibung der Institutionellen Entwicklungen der letzten Jahre. (Umfeld, Organisation) | Na ja, der Trend ist, schon länger aber, dass einfach das Segeln ein absoluter Ganzjahressport geworden ist in den letzten acht Jahren. | I: Wie siehst du die Entwicklung im Breitensportsektor Segeln? Dass ja doch sehr viele Österreicher in Kroatien auf dem Urlaubsboot... Also, also Urlaub auf Booten verbringen. Wäre das ein Zugang, um mehr Leute an den Segelsport heranzuführen, für dich? T: Ja, sicher, wenn die eine gewisse Affinität haben und zumindest einmal wissen ungefähr, worum es geht. Nur ist, glaube ich, ein Urlaubssegler und einer, der das als Wettkampf betreibt, das sind zwei komplett verschiedene Typen. Da hat der Eine mit dem Anderen eigentlich überhaupt nix zu tun. Es gibt manche, die durch das Urlaubssegeln vielleicht zum Wettkampf kommen. Aber ich glaube, dass das ein sehr geringer Prozentsatz ist. | 173-181 | Es ist möglich über das Urlaubssegeln zum Regattasport zu kommen. | Das Umfeld des Segelsports hat sich in letzten Jahren den wachsenden Herausforderungen wie zunehmende Professionalisierung und Globalisierung angepasst. |
| | | | | Na ja, der Trend ist, schon länger aber, dass einfach das Segeln ein absoluter Ganzjahressport geworden ist in den letzten acht Jahren. Es gibt jetzt keine Winterpausen mehr. Segler haben einen Rhythmus, der normalerweise 10 Tage segeln, eine Woche Pause, ist. So ungefähr. Und wird über das ganze Jahr eingehalten. | 186-189 | Segeln ist zum Ganzjahressport geworden - Globalisierung | |
| | | | | Es wird nur mehr mit Trainer gearbeitet, oder, ich sage einmal, ab einer gewissen Leistung wird mit Trainer gearbeitet. | 189-191 | Professionalisierung | |
| | | | | Das war früher nicht so. Da waren viele alleine unterwegs, auch auf höherem Level. Also, das ist sicher was, was der größte Unterschied ist gegenüber vor 10 oder 15 Jahren. | 195-196 | | |
| | | | | Na ja, im Segelverband hat sich schon sehr viel geändert. Das ist ja eigentlich ein sehr großer Apparat geworden, mittlerweile. Das war ja vor 20, 25 Jahren war ja das ein sehr kleiner Verband, eigentlich. | 264-266 | Strukturelle Anpassung | |

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|---|---------|--|--|
| | | | | Und mittlerweile ist es eine sehr, sehr große Geschichte, wo auch beachtliche finanzielle Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Na ja, gut... das... Die Erfolge, die die österreichischen Segler haben oder gehabt haben, sind sicher zum großen Teil auch darauf zurückzuführen, dass die ein sehr, sehr professionelles Umfeld gehabt haben in den letzten Jahren. | 266-270 | Professionalisierung | |
| | | | | I: Professionell von Trainerseite? T: Von der Betreuerseite her. Und sehr, sehr früh das schon möglich war, das Ganze als Sport zu betreiben, weil eben die finanziellen Mittel da waren. | 272-275 | | |
| 4. Konflikte/Probleme im Österreichischen Segelsport | a.) Konflikte/Probleme im Umfeld des Österreichischen Segelsports | Beschreibung der strukturellen, organisatorischen sowie sozialen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | Und da gibt es halt verschiedenste Bedürfnisse, die die Segler haben, und die sind nicht alle dazu da, um bestmögliche Leistungen zu erzielen. Das ist, glaube ich, schon ein Problem. | Na ja, ich mein die Dach- und Fachverbände sind halt so breit gestreut. Die müssen ein gewisses Schema verfolgen, und die können immer nur auf das eingehen, was auch gefordert wird von den jeweiligen Stellen. Und da ist halt dann immer die Frage, ob das das Richtige ist, ne? | 279-282 | Bedürfnisse der Szene sind schwer zu erkennen und befriedigen. | Gegenwärtige Probleme des Österreichischen Segelsports sind die Wasserflächen und Trainingsstättenverteilung, die vielfältigen Anforderungen die an den Verband gestellt werden, die Verteilung von Finanzmitteln, die Einsatzgebiete von Funktionären und deren Einstellung, die Erwartungshaltung und -erfüllung der Segler vom Segelverband und das Gefühl vom Fachverband benachteiligt zu werden. |
| | | | | Es sind ja... da gehören die Clubs dazu, da gehört der Segelverband selber dazu. Die Landesverbände, und so weiter. Und da gibt es halt verschiedenste Bedürfnisse, die die Segler haben, und die sind nicht alle dazu da, um bestmögliche Leistungen zu erzielen. Das ist, glaube ich, schon ein Problem. | 282-285 | | |
| | | | | Ja, das ist sicher ein absolutes Thema. Ich meine, das ist vor allem Vorarlberg... Die haben sie da immer... Und die waren auch sicher bis zu einem gewissen Grad... Wobei, das ist sicher gesamtösterreichisch so, dass Vorarlberg ja mehr zu Deutschland gehört. Und so ist es auch sicher beim Segelverband gewesen. | 293-296 | Wasserflächen - und Trainingsstättenverteilung in Österreich | |
| | | | | Ansonsten, glaube ich, Salzburg – die Gegend war immer sehr gut eingebunden, weil sehr viele Funktionäre von Salzburg gekommen sind, schon länger. Und dort auch die Clubs sehr, sehr gute Arbeit leisten. Also, das ist nicht das Problem. Aber natürlich, wenn ein Verband hauptsächlich an einem Ort ist, dann führt das dazu, dass sich die anderen eben irgendwo benachteiligt fühlen. | 296-300 | Gefühl vom Fachverband benachteiligt zu sein | |
| | | | | Der Segelverband hat natürlich extrem viele Aufgaben. Das Eine ist, einen Verband zu führen und das Ganze zu organisieren, den Segelsport an sich zu organisieren, die Clubs und diese ganze Geschichte. Und auf der anderen Seite den Sport zu fördern, den Breitensport, den Leistungssport und den Spitzensport. Und das ist wie im Kleinen, in einem Club, nur dann möglich, wenn halt 100 Mitglieder einzahlen, damit zwei die Möglichkeit haben, das auszuüben. | 310-315 | viele Anforderungen an den Fachverband | |
| | | | | Anders wird das nicht sein. Und die können nie die gleiche Leistung jetzt bekommen, wie der Eine oder die Zwei, die das intensiv betreiben. Auf der anderen Seite muss man auch sagen, dass... ich weiß jetzt nicht, wie viel Prozent von den – unter Führungszeichen – „Einnahmen“ dieses Segelverbands halt zweckgebunden sind. Das heißt, die kriegt der Segelverband nur, weil gewisse Erfolge da sind. Und, um gewisse Sachen zu unterstützen. Und alles andere muss der Segelverband selber tragen. | 315-320 | Verteilung von Finanzmitteln | |
| | | | | Das heißt, da müssen die Mitglieder zahlen, damit dieser Verband da ist, ne? Und das Hochseesegeln ist eine Sache. Weil ich glaube, dass ein Hochseesegler keinen Verband braucht, in dem Sinne. Was soll ihm der Verband helfen, bei dem, was er ausübt? Also, das verstehe ich... Also, ich kenne mich da überhaupt nicht aus. Und diese ganze Debatten... Ich weiß ja gar nicht, um was es da eigentlich geht. Nur... ich verstehe es halt auch irgendwo, dass halt der sagt, ich zahle was und kriege aber nix. | 320-326 | | |

| | | | | | | | |
|---------------------------------------|-------------------------|--|---|--|---------|--|---|
| | | | | Na ja, ein Verein oder ein Club oder ein Verband kann nur mit Funktionären funktionieren. Es ist... Eben dieses große Spektrum kann nur von Funktionären abgedeckt werden. Nur in Bereichen, wo professionell gearbeitet werden sollte, das heißt, im Spitzensport, dort sollte das von Leuten, die die Befähigung auch haben, und die dann auch dafür bezahlt werden, dass sie das... dass sie das machen. Und das sollte nicht von Funktionären beeinflusst werden. Oder die sollen vielleicht die letzte Entscheidungsmacht haben, aber im Prinzip... ums tägliche Geschäft, um das sollten sie sich nicht kümmern. | 391-397 | Funktionäre werden in Aufgabenbereichen eingesetzt, die eine professionelle Betreuung bräuchen | |
| | | | | Und das ist für mich der Hauptgrund, warum ich nicht in irgendeinem Club oder in irgendeinem Verband oder Verein tätig bin. Weil ich mit solchen Leuten nix anfangen kann. Auf der einen Seite geht's nicht ohne Funktionäre, auf der anderen Seite, um ein Funktionär sein zu wollen, muss man irgendwo ein ganz ein eigener Mensch sein, meiner Meinung nach. Und man muss eine gewisse Notwendigkeit an Selbstdarstellung haben. Und das sind halt Sachen mit denen ich nicht zurechtkomme. Und deswegen auch nie mit einem Verband oder Verein zu tun habe. | 397-404 | persönliche Einstellung von Funktionären | |
| | b.) Technische Probleme | Beschreibung der technischen Probleme mit denen der österreichische Segelsport kämpft. | | | | | |
| 5. Ausdifferenzierung des Segelsports | | Beschreibung welche Möglichkeiten oder Arten es gibt den Segelsport auszuüben. | Wie mit kleinen Booten sehr weit fahren, so, wie diese Minitransat, war sicher eine extreme Geschichte. | I: Gut. Letzter Punkt. Ausdifferenzierung. Welche Möglichkeiten kennst du, den Segelsport zu betreiben? T: Na ja, es gibt extrem viele, ne? | 328-331 | es gibt extrem viele Ausprägungen im Segelsport | Es gibt viele extreme Ausprägungen im Segelsport wie z.B.: Minitransatregatten, oder Langstreckenregatten für Fahrtensegler |
| | | | | Na ja, ausgefallene Regatten sind... Da gibt es genug beim Segeln. Also, es gibt ja ganz extreme Sachen. Wie mit kleinen Booten sehr weit fahren, so, wie diese Minitransat, war sicher eine extreme Geschichte. | 352-354 | Minitransatregatten | |
| | | | | Dann gibt es diese... auf der Adria jetzt diese Langstrecken für einen Fahrtensegler, sage ich einmal, diese Offshore Challenge, und Palagruza, und so. Das spricht einige Leute an, weil es eine absolute Herausforderung für einen ist. Und das finden die auch toll. Und weil sie sich auch mit der Thematik absolut beschäftigen. Was ja Urlaubssegler sonst überhaupt nicht machen. | 354-358 | Langstreckenregatten für Fahrtensegler | |

12.3 Lebenslauf

Persönliche Daten:

| | |
|----------------------|----------------------------------|
| Name: | Bernd Mayr |
| Geburtsdatum: | 22.08.1985 |
| Nationalität: | Österreich |
| | |
| Eltern: | Maria Mayr, Harald Mayr |
| Derzeitiger Wohnort: | Graz |
| E-Mail Adresse: | bernd.mayr@blackorange-racing.at |

Bildungsweg:

| | |
|-----------|--|
| 1991-1995 | Volksschule Liebenau |
| 1995-1999 | IBHS Engelsdorf |
| 1999-2003 | HIB Liebenau |
| 2004-2007 | Magisterstudium Politikwissenschaft |
| 2005-2008 | Bakkalaureat Sportmanagement (Universität Wien) |
| 2008-2010 | Magisterstudium Sportwissenschaft (Universität Wien) |